Germ. g. 133 fv
Flugschriften

Heft 6 (Doppelheft).



Deutschlands Seegefahren.

Der Verfall der deutschen Flotte und ihr geplanter Wiederaufbau.

Mit 9 graphischen Tafeln.

Von **Bruno Weyer**, Kapitän-Leutnant a. D.

Herausgegeben vom Alldeutschen Verbande.

15—17. Tausend.

ich hab's gewagt.

München.
Verlag von J. F. Lehmann.
1898.

Bayerische Staatsbibliothek München

Der All-Deutsche Verband

erstrebt eine kräftige Belebung der deutschnationalen Gesinnung, die Erhaltung deutscher Art und Sitte in Europa und über See und die Zusammenfassung des gesamten Deutschtums auf der ganzen Erde; er ist ein Erziehungsverein und ein Agitationsverein. **Erzieherisch** will der Verband wirken, insofern er unser Volk lehren will, die nationalen Interessen über das Getriebe und Gezänk der politischen und wirtschaftlichen Parteien zu stellen; **agitatorisch** will er wirken, insofern er einmal überall da in die Schranken tritt, wo deutsche Volksgenossen um die Erhaltung ihrer Eigenart mit einem fremden Volkstume im Kampfe stehen; weiter aber indem er darauf dringt, daß dem deutschen Volke der ihm gebührende Anteil an der Weltherrschaft und Weltwirtschaft nicht vorenthalten werde. Das deutsche Volk ist ein Herrenvolk; als solches soll es auch von den andern Völkern überall auf der ganzen Erde geachtet und beachtet werden. Der Verband ist nicht der Ansicht, daß die deutsche, nationale Entwicklung mit den Erfolgen des Krieges von 1870/71, so groß und herrlich sie auch gewesen sind, endgültig abgeschlossen sei; er ist vielmehr überzeugt, daß mit der damals für einen seiner Teile errungenen Stellung dem deutschen Volke eine ganze Reihe neuer und großer Pflichten und Aufgaben zugewachsen sind, deren Außerachtlassung den Untergang unseres Volkstums zur Folge haben würde.

Zu diesen Aufgaben zählt in Europa ein enger wirtschaftlicher und staatsrechtlicher Zusammenschluß mit den übrigen Staaten germanischer Art, also zunächst mit Oesterreich, den beiden Niederlanden und mit der Schweiz; Hand in Hand damit hätte der Erwerb eines geeigneten Kolonialbesitzes in den überseeischen Gebieten zu gehen, der uns nicht nur den nötigen Ellenbogenraum für unsere jährliche Bevölkerungszunahme um 600000 Köpfe böte, sondern der uns auch wirtschaftlich unabhängig vom Auslande stellte.

Der Verband zählt jetzt über 13000 Mitglieder und 70 Ortsgruppen, wovon 24 im Ausland. Zur Verbreitung seiner Anschauungen dient die von ihm ins Leben gerufene Wochenschrift „Die Alldeutschen Blätter". Der Mitgliedsbeitrag beträgt einschließlich des Bezugsgeldes für letztere 5 Mk. jährlich.

Die Geschäftsstelle des All-Deutschen Verbandes,
Berlin West 35. Lützowstraße 85 b.

Deutschlands Seegefahren.

Der Verfall der deutschen Flotte und ihr geplanter Wiederaufbau.

Mit 9 graphischen Tafeln.

Von **Bruno Weyer**, Kapitän-Leutnant a. D.

Herausgegeben vom Alldeutschen Verbande.

15—17. Tausend.

ich hab's gewagt.

München.
J. F. Lehmann's Verlag.
1898.



Einleitung.

Die Flottenbegeisterung des deutschen Volkes vor 50 Jahren und ihr Erlöschen.

Ein halbes Jahrhudert ist verflossen, seit mit dem Sehnen unserer Väter nach einem geeinten großen Vaterlande auch der Wunsch nach deutscher Seemacht rege wurde. Als das kleine Dänemark es wagen konnte, uns die Seefahrt durch Blockierung unserer Küsten zu verbieten, da fühlten die zersplitterten deutschen Stämme sich Eins in dem Empfinden der Schmach und der Gefahr, welche Ohnmacht zur See in sich birgt; durch alle deutschen Gaue erscholl der laute Ruf des Volkes nach einer achtunggebietenden deutschen Flotte. Dem vorwärts drängenden, opferfreudigen Flotten-Enthusiasmus der Masse der Bevölkerung gelang es, trotz ihrer politischen Zerrissenheit, durch Beschaffung mehrerer Kriegsschiffe die ersten Anfänge einer Marine zu gründen. Durch die Uneinigkeit der Regierungen an gesunder Entwickelung gehindert, sollte dieselbe indes nur zu bald ihr unrühmliches Ende finden. Nachdem die Keime der jungen 1848ger Flotte unter dem Hammer des Auktionators wieder verschwunden waren, da erlosch auch die Begeisterung des bitter enttäuschten Volkes, und der hoffnungsfreudige maritime Gedanke, so kraftvoll, frisch und lebenswarm bethätigt, verkümmerte immer mehr bis zum gänzlichen Entschlafen.

Die Kriege 1864, 1866, 1870/71 haben das verloren gegangene Interesse der Deutschen für die Flotte, dies einstige „Lieblingskind der Nation" nicht wieder erweckt. Im Gegenteil! Die Thatsache, daß wir die Einigungskämpfe durch die Landmacht allein ohne Mithilfe einer Flotte siegreich bestanden, und daß trotz der großen Ueberlegenheit der feindlichen Marinen unser Seehandel nur geringen und die Küsten gar keinen Schaden erlitten, hat im deutschen Volke die Meinung verbreitet, daß wir für jene Kriege einer Seemacht gar nicht bedurft hätten, und daher auch heut oder künftig eine starke Flotte für uns zum Kriegführen unnötig sei.

Wäre die Voraussetzung richtig, so würde die Folgerung dennoch falsch sein, weil sich die wirtschaftlichen Lebensbedingungen und die

politische Stellung des heutigen geeinten, großen Vaterlandes, welches sich zur zweitgrößten Welthandelsmacht emporgeschwungen hat, außerordentlich unterscheiden von denen der Vaterländer vor 30 Jahren, deren Interessen rein kontinentale waren. Aber selbst die Voraussetzung ist nicht zutreffend, denn schon damals wäre eine kräftige deutsche Marine von größtem Wert gewesen.

Der Mangel deutscher Seemacht 1864 und 1870/71 und dessen Folgen.

Würde das kleine Dänemark den Krieg 1864 wohl gewagt haben, wenn es sich hätte sagen müssen, daß am Tage nach der Kriegserklärung die deutsche Flotte zum Bombardement der Hauptstadt vor Kopenhagen erscheinen und unter dem Schutze unserer Schiffsgeschütze Truppen auf den dänischen Inseln landen würden? Und wenn die Dänen dennoch gegen allen gesunden Sinn das Abenteuer eines Krieges unternommen hätten, so würde derselbe nicht wie damals, wo wir in Ermangelung einer Flotte dem Feinde nicht ans Herz konnten, neun Monate, sondern Dank deutscher Seemacht kaum einen Monat gedauert haben.

Auch der französische Krieg wäre bedeutend abgekürzt und manche blutige, verlustreiche Schlacht uns erspart worden, wenn wir im Stande gewesen wären, durch unsere Kriegsschiffe die ununterbrochene Seezufuhr zu verhindern, welche die Franzosen an Waffen, Proviant und Ausrüstungsgegenstände bezogen, Mittel, die es ermöglichten, daß immer neue Armeen für den langen, hartnäckigen Widerstand organisiert werden konnten.

Warum uns die französische Flotte 1870/71 so wenig gethan hat.

Daß uns die französische Flotte so wenig geschadet hat, lag daran, daß dieselbe in Folge grenzenloser Unordnung unvorbereiteter vom Kriege noch überrascht wurde als die Armee. Von den 41 gepanzerten Schiffen, über welche das Kaiserreich verfügte, [27 Hochsee-Panzerschiffe und 14 Küsten-Panzerschiffe] konnten nur 15 für Operationen in unseren Gewässern mobil gemacht werden. Von der geplanten Entsendung einer Landungsarmee von 30,000 Mann mußte man Abstand nehmen, nicht etwa in Folge unserer Siege zu Lande, sondern weil die erforderlichen Transportmittel nicht vorgesehen waren. Die schließlich in die Ost- und Nordsee geschickten 15 Schlachtschiffe waren so überhastet schlecht ausgerüstet, daß sie nicht einmal alle erforderlichen Seekarten der deutschen Küstengebiete an Bord mitbekommen hatten, und dem Admiralschiff Surveillante passierte es noch mehrere Tage nach seinem Auslaufen, daß es in der Nordsee keine Signalschüsse abgeben konnte, weil die dafür bestimmte Munition nicht zu finden war. Schlechter noch ging es mit der Mobilisierung der Kreuzerflotte. Dazu kam eine nichts weniger als zielbewußte Oberleitung in Paris, welche die Flottenführer entweder vergeblich auf Befehle warten ließ, oder in schneller Folge solche gab, die sich widersprachen. Den Befehlshabern der Geschwader fehlte der rücksichtslose Mut eigener Initative, so daß, wie immer unter solchen Umständen, das Sprüchwort „ordre“, contreordre, desordre, für den Seekriegszug zur Geltung gelangte, welcher bei der Schutz

losigkeit unserer Küsten und unseres Seehandels trotz der Siege zu Lande uns schwere Wunden hätte schlagen können.

Daß wir von den Heimsuchungen feindlicher Seemacht 1870/71 verschont geblieben sind, ist also nur unserm Glück zu verdanken, welches in dem schlechten Zustand und der Planlosigkeit der damaligen französischen Marine und ihrer Leitung lag.

Die riesigen Anstrengungen, welche Frankreichs Flotte seitdem zur machtvollen äußern Entfaltung, zur Förderung innerer Tüchtigkeit, und insbesondere auch für schnelle Mobilisierung gemacht hat, lassen mit Sicherheit darauf schließen, daß unser damaliges Glück, wenn wir leichtsinnig für die Zukunft darauf bauen und ungerüstet bleiben wollten, zum verhängnisvollsten Unglück sich wenden würde.

Es wäre aber sehr kurzsichtig, würden wir, wie es in Zeiten unserer kontinentalen Vergangenheit wohl berechtigt war, auch für die Zukunft nur an die Möglichkeit eines Krieges mit Grenznachbarn denken.

Möglichkeit eines Krieges Deutschlands mit überseeischen Staaten.

Die heutige politische Weltlage des deutschen Reiches, welche ganz wesentlich mitbedingt wird durch den siegreich immer weiter vordringenden Wettbewerb deutschen Fleißes und deutscher Tüchtigkeit im Seehandel wie auf allen andern Gebieten des Weltmarktes, macht uns die unverschleierte Erkenntnis zur Pflicht, daß mit dem Wachstum unserer friedlichen Erfolge seit Erstehung des Reiches auch heftiger Konkurrenzneid und gehässige Mißgunst gegen uns wach gerufen wurden. Keineswegs bei benachbarten Nationen allein, sondern zum Teil lebhafter noch bei Völkern, mit denen nur die See uns in Berührung bringt, erwuchsen solche Stimmungen, welche aus ihrem zunehmenden feindseligen Charakter kein Hehl mehr machen, und die in Anbetracht des steten Anwachsens fremder Seemacht und des Verfalls der unserigen immer ernster zu denken geben.

Aller Voraussicht nach werden die Ursachen künftiger Kriege weniger nationaler als wirtschaftlicher Natur sein; mithin können uns, der viel beneideten Welthandels- und Kolonial-Macht, auch schwere Konflikte aufgedrungen werden von Nationen, denen zu Lande beizukommen uns nicht möglich ist, und welche durch die Schwäche unserer Flotte verlockt, mit Seegewalt den friedlichen Wettbewerb vernichten wollen, der ihren Wohlstand ihrer Meinung nach schädigt. Solchen Versuchungen fremder Völker vermögen wir dauernd nur vorzubeugen durch Furcht vor deutscher Seegewalt, deren Stärke ferner von manchen Stationen in hohem Grade als Maßstab für den Bündniswert des deutschen Reiches angesehen wird.

Der mit bewährtem Erfolge für die Wehrkraft zu Lande befolgte Grundsatz „Für den Krieg gerüstet sein, um den Frieden zu erhalten", muß daher auch auf unsere Wehrkraft zur See ausgedehnt werden.

Um dieser Pflicht und der Gefahren ihrer Vernachlässigung in vollem Umfange bewußt zu werden, muß man sich die Art und die Mittel moderner Seekriegführung, ihre Anwendung gegen uns und deren Wirkung, vergegenwärtigen.

I. Teil.

Die dem deutschen Volk aus ungenügender Seemacht erwachsenden Gefahren.

Vergegenwärtigen wir uns zur Beantwortung dieser Frage, in welcher Weise ein zur See mächtigerer Gegner mit seiner Flotte gegen uns verfahren wird!

Die feindliche Schlachtflotte, aus Linienschiffen [Hochsee-Panzerschiffen], gepanzerten Kreuzern und Torpedofahrzeugen bestehend, kommt in die Nord- und Ostsee. Ist unsere Schlachtflotte derselben nicht gewachsen, weil wir zu wenige, zu alte oder zu schwache Schiffe haben, so werden sich unsere Geschwader vor der Uebermacht in die befestigten Kriegshäfen (Kiel, Wilhelmshaven) verkriechen müssen, oder — und dieser Fall ist mit Sicherheit zu erwarten — unsere Seeleute werden trotz der Minderwertigkeit ihrer Schiffe dem heranziehenden Gegner sich entgegenwerfen, um todesmutig bis zum Untergang kämpfend, dessen Kräfte nach Möglichkeit noch zu schwächen. In beiden Fällen, in letzterm aber erst nach erheblichen Verlusten, hat der Angreifer sein erstes Ziel, die Erzwingung der Seeherrschaft über unsere heimischen Gewässer, erreicht. Damit wird die feindliche Flotte unter Benutzung der folgenden Mittel der Seestrategie zur Geißel unserer Küste und unseres ganzen Volkes:

1) Blockaden.

1) Vor allen Dingen geht der Admiral an die Blockierung unserer Haupt-Handelshäfen, indem er seine wachsamen schnellen Schiffe vor deren Eingang legt und weder deutsche noch neutrale Kreuzer ein- oder auslaufen läßt. Deutschland wird vom Seeverkehr abgeschlossen.

So lange Helgoland noch in englischen Händen war, bot es jeder Flotte, welche unsere großen Seehandels-Emporien Hamburg und Bremerhaven-Bremen blockieren wollte, eine in strategischer wie nautischer Beziehung höchst willkommene Operationsbasis. Seitdem der Kaiser-Wilhelm-Kanal gebaut ist, dessen westliche Einfahrt in der Elbe liegt, würde die ungestörte Benutzung der schutzbietenden Helgoländer Gewässer unsern Feinden noch wertvoller werden. Dieselbe ist ihnen jedoch unmöglich gemacht worden durch unsern Besitz und die Befestigung der Insel. Eine Blockade-Flotte wird sich mithin andere Stützpunkte suchen müssen, diese aber auch unschwer finden; Plätze zum Ausruhen der abgelösten Teile seiner aus schnellen kleineren Fahrzeugen bestehenden Vorpostenkette bieten schon naheliegende friesische Inseln.

Die in militairischer Hinsicht sehr ungünstige geographische Lage der Elbe-, Weser- und Jade-Mündungen, in dem trichterförmig sich verengenden Teil der Nordsee unmittelbar aneinander grenzend, wird immer eine Gesamt-Blockade von Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven und dem Kaiser-Wilhelm-Kanal gleichzeitig verhältnismäßig leicht be-

werkstelligen lassen, und ist dieselbe viel weniger schwer durchzuführen, als so manche Blockierung, welche die Seekriegsgeschichte kennt. Für Abschließung der Ostsee-Häfen findet der Gegner in Bornholm und andern dänischen Inseln, in der Danziger Bucht, hinter der Küste Rügens, Fehmarns, Alsens, in der Lübecker, Flensburger, Apenrader Förde usw. Stützpunkte und Ruheplätze in Ueberfluß. Die deutschen Küsten sind unendlich viel leichter durch Blockaden vom Seeverkehr abzusperren, als die ausgedehnten englischen, französischen, spanischen, italienischen oder amerikanischen Küsten, deren Häfen in weiter Entfernung von einander liegen.

Man unterscheidet „fiktive" Blockade und „effektive" Blockade. Unter der ersteren Art, auch „blocus sur papier" genannt, versteht man die Erklärung der Absperrung eines Küstengebietes, ohne daß der Blockierende die zur erfolgreichen Durchführung derselben erforderlichen Streitkräfte verwendet.

Die effektive Blockade dagegen verlangt, daß die Abschließung, um rechtsverbindlich zu sein, auch thatsächlich besteht, d. h. daß dieselbe durch eine „hinreichende Macht" ausgeübt wird.

Nach der Pariser Seerechts-Deklaration vom 16. April 1856, welcher mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Spaniens und Mexikos alle größeren Nationen beigetreten sind, ist anerkannt worden, daß eine Blockade zwischen den beteiligten Vertragsmächten effektiv sein muß; daß aber das Gelingen des Blockadebruchs (Durchschlüpfen von Schiffen) in einzelnen Fällen der Effektivität keinen Abbruch thun soll, wenn nur das Unternehmen für die Blockadebrecher mit Gefahr verbunden gewesen war. Dadurch ist der Begriff der hinreichenden Macht, welche die Blockade effektiv machen soll, nicht festgestellt, und es läßt sich derselbe auch gar nicht genau bestimmen, weil dabei zu mannigfache Umstände lokaler und technischer Art in Beteacht zu ziehen sind, die von Fall zu Fall immer andere sein werden. Somit bleibt der Begriff der „hinreichenden Macht" und der „effektiven Blockade" außerordentlich dehnbar und wird natürlich von dem Blockierenden, welcher die Seegewalt in Händen hat, nach seinem Sinn, d. h. anders aufgefaßt werden, als vom Blockierten und den dabei interessierten Neutralen. Das Völkerrecht wird also bezüglich der Auffassung der Giltigkeit einer Blockade-Erklärung sicherlich in Zukunft nicht weniger zum „Recht des Stärkeren" gebeugt wrrden, wie es bisher so oft geschehen ist, z. B. noch im Kriege 1864 seitens der dänischen Flotte, welche die deutschen Küsten blockiert erklärte, ohne die hinreichende Seemacht aufzubieten.

2) Gleichzeitig mit der Blockade sendet der Flottenführer einige Schiffe längs der Küste, um die offenen Orte, welche im Schußbereich seiner Kanonen liegen, zu brandschatzen. Ein Schiffsboot wird an Land geschickt, fordert von dem Bürgermeister oder Ortsvorsteher eine in bestimmter Frist zu zahlende Summe Lösegeldes, und wenn dieselbe nicht voll und pünktlich auf den Tisch der Kajüte gezahlt wird, erfolgt die Beschießung. So barbarisch dieses Mittel der 2) Brandschatzungen.

Seekriegführung erscheinen mag, so ist dennoch seine Anwendung mit Bestimmtheit zu erwarten. Seit einem Jahrzehnt ist die Brandschatzung bei allen strategischen Manövern, wie sie im großen Stil von der englischen, französischen und italienischen Flotte alljährlich geübt werden, fast regelmäßig mit zu Grunde gelegt. Wie man in Frankreich über diese Methode der Seekriegführung denkt, beweisen deutlich genug die Lehren des Admirals Aube (in den 80er Jahren Marineminister), welche im französischen Seeoffizierkorps begeisterte Aufnahme gefunden haben und in dem Satze gipfeln: „Rançonnez, brûlez, pilliez sans merci!“ („Brandschatzt, brennt und plündert ohne Gnade!“) Dieses Rezept erinnert lebhaft an das Signal, welches der englische Admiral Napier beim Ausbruch des Krimkrieges an seine Flotte machte: „sink, burn and destroy everything Russian“ („Versenkt, verbrennt und vernichtet alles Russische!“).

Unsere deutsche Küste hat mehr als ein halbes Hundert offener Städte und größerer Orte, welche von den meilenweit (10 bis 12 km) schießenden, schweren Schiffsgeschützen erreicht werden können, darunter: Memel, Pillau, Neufahrwasser, Danzig, Zoppot, Küstrin, Kolberg, Swinemünde, Saßnitz, Barth, Warnemünde, Rostock, Wismar, Travemünde, Neustadt, Burg auf Fehmarn, Heiligenhafen, Eckernförde, Kappeln, Glückstadt, Flensburg, Gravenstein, Sonderburg, Augustenburg, Apenrode. [1])

Ferner sind die meisten frisischen Nordsee-Inseln außer Helgoland den feindlichen Kanonen und Handstreichen preisgegeben.

3) Küstenangriffe.

3) Des Weiteren steht es nach Maßgabe der feindlichen Seestreitkräfte in der Entscheidung des Admirals, die befestigten Einfahrten in die Elbe, Weser, Jade und Kieler Bucht zu erzwingen (forcieren), um Kuxhafen und Hamburg, Bremerhafen und Geestemünde, Wilhelmshafen und Varel, Friedrichsort und Kiel zu bombardieren. Man pflegt bei uns im großen Publikum die Sicherheit dieser Städte sehr zu überschätzen, indem man den Küstenbefestigungen und künstlichen Fahrwassersperrungen durch Seeminen, Ketten, Balken, Drahtseilen, versenkten Fahrzeugen u. dergl. einen übertriebenen Wert beimißt. Es wird geglaubt, eine feindliche Flotte könnte, abgesehen vielleicht von einer Blockade, nichts Ernsthaftes gegen unsere Küsten unternehmen, denn deren Befestigungen seien unbezwinglich, und wo sie nicht befestigt sei, da schütze sich die Küste durch ihre „natürliche Unzugänglichkeit“ von selbst. Die Entstehung dieser leider sehr irrigen Anschauungen ist zweifellos zurückzuführen auf die Thatenlosigkeit der französischen Flotte während des letzten Krieges und zum Teil auch wohl noch auf die Tradition vom Gefecht bei Eckernförde, wo am 5. April 1849 zwei kleine deutsche Schanzen mit zusammen 10 Geschützen zwei große dänische Kriegsschiffe mit insgesamt 132 Kanonen und einige Beischiffe besiegten.

---

[1]) Vergl. „Deutschlands Machtstellung zur See“ von Graf von Dürckheim (Verlag Herm. Walther, Berlin).

In jener Segelschiffszeit war die Ueberlegenheit der Küstenwerke über angreifende Schiffe in der That eine sehr bedeutende, und das damals übliche französische Sprichwort „Un canon a terre vaut un vaisseau à la mer“. (Eine Küstenkanone vermag soviel wie ein ganzes Schiff) hatte seine Berechtigung. Die Kugeln der Schiffsgeschütze konnten den festen Erd- und Steinwerken der Küstenforts nur sehr wenig oder gar nicht schaden, während deren Bomben und Glühkugeln die leicht entzündlichen hölzernen Segelschiffe schnell in Brand schossen. Somit hatten meistens die Seeleute nicht nur gegen die feindlichen, hinter sicherer Deckung stehenden Artilleristen zu kämpfen, sondern auch mit Schiffsbränden, mit dem Winde, Seegang und Strom. Die Beseitigung von Hafensperren war damals, wo man sich noch der unhandlichen schwerfälligen Ruderboote bedienen mußte, ein sehr schwieriges Stück Arbeit, zumal im Strom und bei hoher See.

Wie anders ist es heute, wo statt hölzerner Segelschiffe stählerne Panzerschiffe gegen die Küsten vorgehen, welche gegen Brände gesichert, durch Dampfkraft vom Winde unabhängig, außerordentlich beweglich und durch ihren Panzerschutz nahezu unverwundbar gemacht sind. Diese Angreifer tragen Riesenkanonen von mächtiger Schußweite mit Geschossen von früher nicht geahnter, gewaltiger Durchlagskraft und verherender Sprengwirkung. Eingehende große Schießversuche von Panzerschiffen gegen starke Küstenwerke als Scheiben sind in der Neuzeit bei uns und in anderen Marinen mit übereinstimmendem Ergebnis praktisch durchgeführt worden, welches vollauf bewies, daß die einstige Sicherheit der Küstenbefestigungen gegenüber der Schiffsartillerie dem Gegenteil gewichen ist.

Zur Zerstörung von Fahrwassersperren arbeiten heute leicht, sicher und schnell gewandte Torpedobote und andere behende Dampffahrzeuge mit Torpedos, Gegenminen und sonstigen besonderen Aufräumungsmitteln, bedient von einem Personal, welches im unterseeischen Pionirwesen besonders ausgebildet ist. Seit früher hat sich das Machtverhältnis zwischen Küstenbefestigung einerseits und angreifender Flotte andererseits infolge der großartigen Entwickelung der Seekriegswaffen ganz außerordentlich zu Gunsten der Flotte verschoben. Es unterliegt in Fachkreisen keinem Zweifel, daß die Erzwingung befestigter Fahrwasser für eine gut ausgerüstete Angriffsflotte nur eine Frage der Zeit sein wird sobald nur als Vorbedingung die gesicherte Herrschaft über die umliegende See durch Vernichtung oder Einschließung der feindlichen Schlachtflotte erfüllt ist.

4) Unter dieser letzteren Voraussetzung steht es der Kriegsoberleitung auch frei, falls die politische und strategische Gesamtlage es erfordert, an unserer oder an einer benachbarten Küste (z. B. Dänemarks) eine Landungsarmee auszuschiffen. Unsere Nordseeküste bietet Landungsplätze genug, die Ostseeküste eignet sich sogar durch ihre Terrainbeschaffenheit und durch das angrenzende stromfreie, wenig bewegte Seegebiet wie kaum eine andere der Welt zum Ausschiffen einer großen Armee. Wo die besten Stellen und Strecken zum Landen 4) Landungen.

liegen, das weiß jeder Feind so gut wie wir, da er es aus unsern eigenen Seekarten, die überall im Handel käuflich sind, ersehen kann.

Der Gedanke, daß unsere Armee fern von der Küste hart zu kämpfen, und deshalb alle Reserve- und Landwehr-Truppen bitter nötig hat, ist gewiß nicht zu fern liegend. Die geringen Heeresteile, welche alsdann zum Schutze an unsern Küsten zurückbleiben können, müssen zur Abwehr von Landungsversuchen am Ausschiffungsort der Flotte bereit sein. Dies zu bewerkstelligen ist aber eine schwierige Aufgabe, da die Konzentrierung der Truppen durch die schnellen Bewegungen der feindlichen Geschwader leicht irre geführt werden kann. Es sammelt sich z. B. die feindliche Flotte mit dem Transportgeschwader in der Gegend von Kolberg an der pommerischen Küste und trifft Vorbereitungen zum Landen einer Armee. Auf dieses Scheinmanöver hin werden unsere Küsten-Truppen dort zusammengezogen, und wenn die Flotte das erreicht hat, dampft sie im Schutze abendlichen Dunkels unbemerkt von hinnen, um nach 10stündiger Fahrt von 180 Seemeilen oder rund 340 km. bei Tagesgrauen, noch ehe ihr Verschwinden bei Kolberg bekannt geworden, ihre Truppen in Ostpreußen oder Schleswig ans Land zu werfen. Bis die Küstenverteidiger dorthin geeilt sind, vergehen Tage anstrengender Märsche und Bahntransporte. Eine Flotte kann mit der gleichen Geschwindigkeit ebensowohl 60,000 wie 6000 Mann transportieren und die Soldaten haben bei ihrer Ausschiffung keine Strapazen hinter sich, sondern treten vollkommen frisch in Aktion. Dampfer für Truppentransporte hat jeder Seestaat in den eigen schnellen Handelsdampfern, und käuflich in denen der ganzen Welt zur Verfügung. Zur weiteren Beurteilung der gewaltigen Schwierigkeiten für die Küstenschutztruppen muß man sich klar werden über die Länge der Linie, welche von ihnen verteidigt werden soll. Die deutsche Küste hat eine Ausdehnung von nicht weniger als rund 1600 km., während die deutsch-französische Grenze nur 250 km und die deutsch-russische 900 km lang ist. Beide Landgrenzen zusammen genommen sind also noch um mehr als 400 km kürzer als die Seegrenze Deutschlands, in welche die feindliche Flotte an irgend einen Punkte plötzlich vollkommen überraschend einfallen kann.

Kreuzerkrieg und Seehandelsvernichtungen.

Während die Schlachtflotte des Gegners nach Erzwingung der Herrschaft über unsere heimischen Gewässer in der geschilderten Weise gegen die Küste vorgeht, sind andere Teile seiner Marine draußen auf den Ozeanen gegen uns thätig.

Seebeuterecht.

Am Tage der Kriegserklärung, zum Teil auch schon vorher, sind aus den Häfen ihres Landes, oder wo sie sich in allen Weltteilen auf Station befinden, die Schaaren der feindlichen Kreuzer ausgelaufen, um unsere wenigen, meist veralteten oder schwachen Kreuzer zu vernichten und Jagd zu machen auf unsere große reiche Handelsflotte, (sie zählt an 3600 Seeschiffe mit 41,000 Mann Besatzung), welche dann auf allen Ozeanen schutzlos schwimmt. Der feindliche Kreuzer bedeutet bei Begegnung mit einem unserer Kauffahrer diesem durch einen blinden, oder wenn das nicht hilft, durch einen scharfen Schuß,

zu halten, schickt von seinem Personal eine Besatzung hinüber und läßt von dem Schiff als „gute Prise" Besitz ergreifen. Kapitän und Mannschaft wird als kriegsgefangen an Bord des Kreuzers gebracht, und das Fahrzeug in den nächsten sicheren Hafen geführt, um dort samt seiner Ladung verwertet zu werden. Dem Feinde unantastbar bleibt nur der Teil der Ladung, welcher Neutralen gehört, soweit dieselbe nicht „Kriegskontrebande" ist. Da nun niemals eine internationale Abgrenzung des Begriffs Kontrebande zu stande gekommen ist, so ist derselbe äußerst dehnbar, und keineswegs steht zu erwarten, daß etwa nur Waffen, Munition, Kohlen und sonstige unmittelbare Kriegsausrüstungsgegenstände darunter verstanden werden, sondern auch Nährmittel und zum Teil selbst Rohstoffe, welche nach ihrer Bereitung der Kriegführung förderlich sein können. Frankreich erklärte im letzten Kriege mit China den Reis, dieses unentbehrliche Volksnahrungsmittel der Asiaten als Kriegskontrebande und verhinderte daher die Zufuhr desselben auch seitens neutraler Schiffe.

Es ist das Ueberführen der abgefangenen oder wie der technische Ausdruck lautet „aufgebrachten" Handelsschiffe in einen Hafen nicht immer nötig oder möglich; wenn dem Kreuzer die Besatzung knapp geworden, die Zeit oder ein naheligender Hafen fehlt, so macht er mit der Prise kurzen Prozeß, indem er sie kurzerhand versenkt oder verbrennt.

Die im vorstehenden besprochene Behandlung der Kauffahrteischiffe geschieht nach dem international giltigen Brauch des „Seebeuterechtes", dessen Abschaffung, so lange es Kriege gibt, nicht zu erwarten ist. Ein Volk mit kleiner Kauffahrtei und starker Kriegsflotte wird sich im Kampf mit einer Nation von umfangreicher Handelsschiffahrt und schwacher Marine gewiß nicht des großen Vorteils begeben wollen, den Gegner wirtschaftlich durch Vernichtung des Seehandels zu schädigen, um ihn dadurch für die Fortsetzung des Krieges zu schwächen. Alle auf die Abschaffung des Seebeuterechtes hinzielenden Bestrebungen sind daher völlig erfolglos geblieben, wie z. B. auch der einstimmige Reichstagsbeschluß des Norddeutschen Bundes vom 18. April 1868, darauf hinzuwirken, daß das Privat-Eigentum auf See im Kriege wie das am Lande unantastbar sein solle. Ebenso vergeblich war die Erklärung der Unverletzlichkeit desselben seitens Deutschlands bei Ausbruch des Krieges 1870. Wir sahen uns bald gezwungen, dies edle Anerbieten zurückzunehmen, da Frankreich nicht darauf einging, sondern unsere Kauffahrer einfach aufbrachte.

Nachdem die deutsche Handelsflotte die französische inzwischen so mächtig überholt hat, die Kriegsflotte Frankreichs aber der unserigen nach wie vor gewaltig überlegen geblieben ist, würden wir eine anders lautende Antwort auf unsere humanitären Bestrebungen ganz sicher nicht erwarten dürfen. Ebensowenig können wir auf eine günstigere Behandlung unserer Kauffahrtei in einem Kriege mit Rußland rechnen, da die bezüglichen Verhältnisse ähnlicher Art sind. Ueberhaupt wird

kein Feind, dessen Seemacht größer ist als die deutsche, so freundlich und thöricht sein, uns durch Schonung unseres Seehandels die großen Vorteile desselben zu belassen. Am allerwenigsten aber haben wir das von den Engländern zu erwarten, welchen unsere aufblühende Handelsflotte längst ein Dorn im Auge ist, und deren unfreundliche Stimmung gegen uns lediglich dem Konkurrenzneide entspringt.

Von dem im Vorstehenden besprochenen „Seebeuterecht" wohl zu unterscheiden ist die „Kaperei", worunter die Wegnahme von Handelsschiffen durch feindliche Handelsschiffe verstanden wird, derer Führer nicht Militärs, sondern Privatpersonen sind, welche von ihrer Regierung laut „Kaperbrief" zum Fangen autorisiert wurden.

Die Kaperei ist in der Pariser Seerechtsdeklaration von den meisten Kulturstaaten abgeschafft worden. Unsere Kauffahrteischiffe würden daher im Kriege mit einer der Vertragsmächte England, Frankreich, Rußland oder Italien vor Kaperei sicher sein. Was würde uns das aber viel nützen, da sie doch von deren zahlreichen Kreuzern schnell weggefangen würden!

Schutz unserer Handelsflotte im Kriege durch unsere Kreuzer.

Ueber den Schutz unserer Handelsflotte im Kriege gegen die Kreuzer des Feindes macht man sich in Laienkreisen vielfach falsche Vorstellungen. Man hört dort Einwendungen wie die, „daß wir unmöglich jedem Handelsschiff einen Kreuzer zum Schutz beigeben könnten", und aus dieser auf der Hand liegenden Unmöglichkeit wird dann des weiteren gefolgert, daß der Seehandel überhaupt nicht geschützt werden könnte. Die Sicherung der Kauffahrtei geschieht aber in anderer Weise, und zwar dadurch, daß sich unsere Kreuzer auf den Hauptkursen des Seeverkehrs aufhalten, zumal dort, wo diese sich vereinigen, nämlich an engen Schiffahrtstraßen, in welche die Fahrzeuge aus allen Himmelsrichtungen über den Ozean heransteuernd, wie in einen Trichter hineinlaufen müssen, desgl. vor großen Häfen, wie New-York, Rio de Janeiro, Colombo usw.

An solchen Punkten liegen die ergiebigsten Fangplätze der feindlichen Kreuzer, an denen lauern sie unsern Kaufmannsschiffen auf; sie dort aufzusuchen und zu vernichten, das ist die erste Aufgabe unserer Kreuzer und darin beruht ihr Schutz unseres Seehandels.

Die Lage der deutschen Küsten bringt es mit sich, daß unsere von draußen zurückkehrenden Handelsschiffe, bevor sie den schützenden Hafen der Heimat erreicht haben, Engpässe passieren müssen, welche den Feinden ausgezeichnete Lauerstellen bieten. Die aus dem Atlantic kommenden Schiffe müssen entweder die lange schmale Seestraße des englischen Kanals passieren, oder den Umweg nördlich um die britischen Inseln wählen. Die für die Ostsee bestimmten Fahrzeuge haben dann durch die Meerengen der Belte oder des Sundes zu dampfen, oder sie müssen, wenn sie den Kaiser-Wilhelm-Kanal benutzen wollen, ebenso wie die nach Hamburg und Bremen dampfenden Schiffe die Südostecke der Nordsee ansteuern. Diese aber bildet den trichterförmig sich verengenden Teil dieses Meeres, welcher, wie wir schon bei der Blockade erwähnten, ebenfalls leicht zu bewachen ist.

Außer dem indirekten Verfahren, unsern Seehandel durch Vernichtung der feindlichen Kreuzer zu schützen, kann unter Umständen auch noch die früher sehr gebräuchliche direktere Art des Schutzes zur Anwendung kommen, welche darin besteht, daß Karawanen von Kauffahrern unter Begleitung von Kreuzern (unter Convoy) über See gehen. Auch lassen sich durch Angriffe der eigenen Kreuzer auf die Kolonien und auf die Handelsflotte des Feindes dessen Kreuzer von unserer Kauffahrtei ablenken.

Unzuverlässigkeit und Unzulänglichkeit der Hilfskreuzer.

Es ist wohl allgemein bekannt, daß die schnellsten Dampfer der Handelsflotte, wie in fremden Marinen, so auch bei uns zum Gebrauch für den Kriegsfall als sogenannte Hilfskreuzer in Aussicht genommen sind und daß wir eine stattliche Reihe jener „Windhunde der Weltmeere" besitzen. Man darf nun diese geplante Aushilfe nur nicht überschätzen, da sie im Ernstfalle eine sehr unzuverlässige und einseitige sein wird. Bei Ausbruch eines Krieges befindet sich der bei weitem größte Teil jener Schiffe draußen, und ihre zur Armierung und kriegsmäßigen Besetzung notwendige Heimkehr hängt von dem Stärkeverhältnis unserer Kreuzer zu dem des Gegners wesentlich ab. Auch ist in Betracht zu ziehen, daß sie ihren kommerziellen Zwecken entsprechend für die eigentliche Kriegführung gar nicht konstruiert sind. Wohl kann man ihnen eine Anzahl leichter Geschütze an Bord geben, ihre gänzliche Schutzlosigkeit gegen feindliche Geschoße, besonders der über Wasser liegenden Maschinen, läßt sich jedoch nicht ändern, so daß eine einzige kleine Granate das Schiff außer Gefecht setzen oder tödlich treffen kann. Diese Dampfer sind wohl zur Jagd auf Handelsschiffe zu gebrauchen, müssen aber vor dem kleinsten Kreuzer die Flucht ergreifen. Es ist schließlich auch noch zu bedenken, daß von allen Handelsschiffen eben diese Schnelldampfer am meisten Aussicht haben werden, den Fangarmen des Feindes zu entwischen, daß gerade sie daher im Ernstfalle den Handel am längsten werden aufrecht erhalten können. Es läßt sich also darüber streiten, und hängt von den Umständen ab, was vorteilhafter ist für einen Staat, diese Schiffe zum Betriebe des eigenen Seehandels auszunutzen, oder zur Störung des feindlichen. Unsere Kauffahrteischiffe zu schützen, dazu sind diese Hilfskreuzer ganz außer Stande; unserm Seehandel können nur wirkliche gepanzerte Kriegskreuzer Schutz bieten. Diesen eigentlichen Kreuzern fällt außerdem noch die Sicherung der Kolonien, sowie die Obhut über unsere Landsleute und die deutschen Interessen draußen über See zu.

Haben wir nun zu wenige, zu schwache oder zu alte Kreuzer, oder können wir diejenigen, welche wir in unsern Häfen mobil machen, nicht auslaufen lassen, weil unsere Küsten in Ermangelung einer tüchtigen Schlachtflotte blockiert sind, so wird die schwarz-weiß-rote Flagge in wenigen Wochen von allen Ozeanen verschwunden, die Deutschen im Auslande fremder Willkür preisgegeben, unsere Kolonien feindlichen Angriffen ausgesetzt sein. Gänzlich abgeschlossen

vom Mutterlande kann die Besitznahme oder Eroberung unserer überseeischen Gebiete nur eine Frage kurzer Zeit sein.

Der Gedanke, daß wir um den Besitz unserer Kolonien auf kontinentalem Boden kämpfen müssen, kann nur zutreffen für den Fall eines Krieges mit einem Grenznachbarn. Wer aber rettet unsere Kolonien im Kriege gegen Seemächte, denen wir zu Lande gar nicht beikommen können?

Die vorstehenden Betrachtungen lassen sich verallgemeinert dahin zusammenfassen:

Ergebnis vorstehender Betrachtungen bezüglich der taktischen und strategischen Seekriegsmittel.

Die taktischen Hauptmittel der Seekriegführung bestehen aus der heimischen Schlachtflotte und der Auslands-Kreuzerflotte.

Die strategischen Ziele der offensiv vorgehenden Schlachtflotte sind: Erzwingung der Herrschaft über das feindliche Seegebiet durch Einschließung oder Vernichtung der gegnerischen Schlachtflotte als Vorbedingung zur Anwendung von Blockaden, Brandschatzungen, Landungen und Angriffen auf befestigte Küstenplätze. — Daraus ergibt sich andererseits, daß eine zur strategischen Defensive bestimmte Schlachtflotte ihre Aufgabe der Küstenverteidigung wirksam nur erfüllen kann, wenn sie im stande ist, die Herrschaft über die heimischen Gewässer zu verteidigen. Da diese verloren geht, wenn die Flotte sich einschließen läßt, so bleibt ihr nur übrig, sich den einbrechenden Geschwadern zur Entscheidung in offener Seeschlacht entgegen zu werfen. Eine Küstenverteidigungsflotte muß daher zur taktischen Offensive befähigt, und darum auch wie die feindliche Schlachtflotte aus Linienschiffen, Kreuzern und Torpedofahrzeugen zusammengesetzt sein.

In der Kriegführung am Lande ist bekanntlich der Aufklärungs- und Sicherheitsdienst, vorzugsweise von der Kavallerie ausgeführt, schon eine schwierige und sehr wichtige Sache. Wie außerordentlich viel schwerer und notwendiger muß derselbe im Kriege zur See sein, wo man nicht, wie am Lande, auf Grund der bekannten Heerstraßen, Eisenbahnlinien und Terrainverhältnisse ungefähre Schlüsse über die voraussichtlichen Stellungen und Bewegungen des Feindes ziehen kann. Auf dem ebenen gleichen Kriegsschauplatz des Meeres wird man das plötzliche Auftreten feindlicher Streitkräfte ebensowohl im Rücken, wie in der Front oder von beiden Seiten erwarten können. Um sich gegen folgenschwere Ueberraschungen, welche durch die hohen modernen Geschwindigkeiten der Schiffe und Torpedoboote noch bedeutend leichter und gefährlicher geworden sind, zu schützen, muß sich der aus Linienschiffen bestehende Kern der Schlachtflotte mit einem möglichst weit ringsum hinauszuschiebenden Ring wachsamer schneller Kreuzer umgeben. Derselbe muß stark genug sein, Durchbrüche feindlicher Kreuzer und Torpedobootsflottillen abzuwehren, um gegen deren Angriffe die eigene Hauptmacht zu sichern und ihre Stärke und Stellung dem Gegner zu verschleiern; auch werden unter Umständen gewaltsame Rekognoscierungen zur Erkundung der feindlichen Flotte nötig sein. Es müssen daher mehrere besonders kräftige Glieder in der Vorpostenkette der Kreuzer sich befinden.

Die Strategie der Kreuzerflotte ist ebenfalls zunächst gegen die feindliche Waffe, das sind die Kreuzer des Gegners, gerichtet, um durch deren Bezwingung die eigene Handelsflotte und sonstigen Interessen draußen zu schützen, sowie gegen den Seehandel und die Kolonien des Feindes vorgehen zu können.

Es liegt auf der Hand, daß, je größer die maritimen Interessen eines Staates sind, um so verhängnisvoller auch die volkswirtschaftlichen Erschütterungen wirken müssen, welche die Vernichtung derselben durch die feindliche Seemacht verursacht. Wirkung der Blockade und Kauffahrtei-Vernichtung.

Nächst England ist nun aber das deutsche Reich die größte Seehandelsmacht der Welt, deren Existenz als solche von der ungestörten Teilnahme an den Segnungen der Seefahrt abhängt. Nächst England hat Deutschland auch die meisten Landsleute jenseits der Meere wohnen, und wir Deutsche sind wegen der jährlichen Bevölkerungszunahme von über 1/2 Million Seelen vom Schicksale darauf hingewiesen, fortgesetzt einen großen Teil der Unserigen hinüber zu schicken. Unsere Landwirtschaft ist schon heute nicht mehr im stande, viel weniger in Zukunft, unsere Bevölkerung ausreichend zu ernähren; wir müssen gar manche Mengen Nahrungsmittel von auswärts beziehen, über See her. Unsere Industrie ist angewiesen auf ununterbrochenen Bezug von Rohstoffen, die vorwiegend transozeanische sind, desgleichen auch auf Offenhaltung des Verkehrs mit überseeischen Absatzgebieten. Unsere jährlich immer mehr erblühende Seefischerei (ihr Fangwert beträgt schon rund 20 Mill. M. pro Jahr) ist mit dem Verlust unserer Seefreiheit brach gelegt. Schließlich ist Deutschland noch durch die Erwerbung weiter Länderstrecken von der fünffachen Größe des Mutterlandes zu einer stattlichen Kolonialmacht geworden.

Infolge aller dieser Thatsachen muß auch das deutsche Reich und Volk durch Absperrung vom Seeverkehr und durch Verlust seiner Kauffahrteiflotte nächst England am meisten leiden, ganz außerordentlich vielmehr als z. B. Frankreich oder Rußland, deren Seehandel zusammen genommen an Bedeutung dem deutschen nicht gleich kommt. Die Erkenntniß Dessen, was uns ein Krieg mit überlegener Seemacht an volkswirtschaftlichem Schaden zufügen kann, ist noch lange nicht genug zum Bewußtsein des deutschen Volkes gekommen.

Allein die Blokade unserer Handelshäfen und die Wegnahme des größten Teiles unserer draußen befindlichen Kauffahrer, die mit ihren Ladungen einen ungeheuren Nationalwert ausmachen, würde uns unermeßlichen Schaden bereiten. Die Häfen bilden ja nur die Thore des Hinterlandes für den Seeverkehr, dessen Güter aus allen Teilen Deutschlands dorthin zur Ausfuhr gebracht oder als Importartikel von den fernsten Weltteilen durch dieselben bis ins tiefste Innere des Binnenlandes eingeführt werden. **Hört diese Ein- und Ausfuhr auf, so werden nicht nur die groszen Rhedereien und Kaufmannshäuser der Hafenstädte, sondern auch Handel und Industrie überall im ganzen Reiche in ihrer Existenz bedroht. Darunter hat dann aber das gesamte Volk zu leiden.** Es sind mithin sehr wichtige

Lebensadern, die uns mit der Abschließung vom Seeverkehr unterbunden werden, deren Folgen im südlichsten Bayern, Württemberg und Baden mindestens ebenso hart fühlbar werden wie an der Küste und im ganzen übrigen Deutschland und zwar **in allen Kreisen, Ständen und Gewerben unserer Bevölkerung.**

Denkt man an die Millionenziffern unserer jährlichen transozeanischen Verkehrswerte, und daran, daß wir einen ganz bedeutenden Teil unserer Nahrungs- und Genußmittel von See her beziehen müssen, viele Millionen an Zentnern Getreide, Hülsenfrüchte, Fische, Reis, Kaffee, Kakao, Gewürze, Tabak, ferner Rohstoffe aller Art wie Wolle, Baumwolle, Seide, Häute, Holz, Petroleum, Salpeter, Guano, Gummi u. s. w., so muß man sich gestehen, daß allein schon das plötzliche und andauernde Aufhören dieser notwendigen Zufuhren unserm Vaterlande furchtbare Wunden schlagen muß.

Zur näheren Beurteilung mögen nur folgende Zahlen dienen, welche sich auf die Einfuhr Deutschlands im Jahre 1894 beziehen:

Einfuhr an Getreide für Nahrungszwecke	für	378'000,000	Mk.
„ „ Rohbaumwolle und Baumwollabfälle	„	199'706,000	„
„ „ Rohwolle	„	263'109,000	„
„ „ Wollengarne	„	100'633,000	„
„ „ Kaffee	„	202'793,000	„
„ „ Tabak, Cigarren, Cigaretten	„	94'000,000	„

Durch Absperrung vom Seeverkehr würden die Lebensmittelpreise in nie geahnter Weise emporschnellen, eine rasch zunehmende Teuerung über das ganze Land sich ausbreiten, die Fabriken wegen Mangels an Rohstoffen und Absatzgelegenheit bald still stehen, Arbeitslosigkeit und Armut überall ein treten; und das alles zu einer Zeit, in welcher in Folge der Mobilmachung die Bodenkultur verringert, der Verbrauch an Nahrungsstoffen aber vergrößert sein würde. Der Teil des Volkes in Waffen könnte eine kurze Zeit noch besserer Verpflegung sich erfreuen, da der Soldat auf Staatskosten gut genährt werden muß, um schlagfertig zu bleiben. Die große Masse der zu Hause darbenden Bevölkerung dagegen wird um so bitterer die furchtbare Teuerung und den Arbeitsmangel empfinden, Zustände, deren unausbleibliche Folgen Hungersnot, Elend, Krankheiten und Aufstände böseſter Art sein müssen. Der Gedanke, daß wir von Nachbarstaaten das uns Fehlende beziehen könnten, wird sich als höchst trügerisch erweisen, denn über die Landesgrenzen beziehen wir schon im Frieden lange nicht genug für unsern Bedarf. Wenn Dentschland sich im Kriege befindet, so werden unsere Nachbaren sich jedenfalls für die Möglichkeit vorbereiten, mit in den Krieg verwickelt zu werden, sich deshalb gerüstet halten, ihre Vorräte aufstapeln und noch weniger an uns abgeben können als in Friedenszeiten. Auch ist zu bedenken, daß es einem Feinde, der uns durch die Seeabsperrung wirtschaftlich ruinieren und dadurch zu einem ihm vorteilhaften Frieden zwingen will, kaum darauf ankommen wird, um dieses Ziel zu erreichen, wenn nötig auch seeschwache Grenz-

nachbaren, wie Dänemark, Holland oder Belgien unter Kriegsandrohung zur Verkehrsabschließung gegen uns zu zwingen. Ohne das die feindliche Flotte unsere Seefestungen angreift, an unserer Küste brandschatzt oder landet, also ohne daß ein feindlicher Soldat seinen Fuß auf deutschen Boden setzt oder eine Granate an unserer Küste einschlägt, können wir durch Wegnahme unserer Haudelsflotte und Blockierung unserer Küsten zu einem schmachvollen traurigen Frieden gezwungen werden, nach welchem das deutsche Reich aus der blühenden Welthandelsmacht zum ausgehungerten Kontinentalstaat zusammengeschrumpft sein wird, zu arm zum Leben, zu arm zum Kriegführen.

In einer Zeit wie die heutige, welche wahrlich nicht auf ewigen Frieden hindeutet, dürfen wir Deutsche nicht in stolzem Selbstbewußtsei dahin leben oder wie der Vogel Strauß die Augen den Gefahren scheu verschließen, welche uns umgeben. Das reiche Kapital an Hochachtung, Bewunderung und Furcht, welches uns der große Krieg mit der Schöpfung des geeinten Reiches in aller Welt eingetragen, wurde nicht zum wenigsten erhalten und vermehrt durch die kräftige Entwickelung der deutschen Flotte, welche durch ihre Schiffe sichtbar, und, wo es galt auch fühlbar den entferntesten Völkern unseres Vaterlandes steigende Kraft bewies.

Seitdem wir unsere Marine vernachlässigten, die deutsche Flagge aus Mangel an Schiffen immer seltener gezeigt wurde, haben die Fremden wohl gemerkt, daß der über See reichende Waffenarm des deutschen Reiches immer schwächer geworden ist. Seit einer Reihe von Jahren bis in die jüngste Gegenwart müssen wir an traurigen und beschämenden Beispielen erleben, wie mit dem Verfall der deutschen Flotte auch die Furcht vor deutscher Macht, der Respekt vor dem deutschen Namen im schnellen Schwinden begriffen ist. Das zeigt sich nicht nur bei fernen Völkern, sondern auch bei näher liegenden Nationen, von denen die See uns trennt.

Wie anders verhielt man sich z. B. in England früher, als wir noch eine Achtung gebietende Marine besaßen, gegen heute, wo sie von der englischen Flotte als Null betrachtet werden kann.

Die englische Gefahr.

Die durch Konkurrenzneid entstandene zusehends unfreundlicher sich geberdende Stimmung Englands gegen uns ist so weit gediehen, daß die dortige Tagespresse und Fachlitteratur, und in Folge dessen auch weitere Kreise der Bevölkerung die Vorteile eines Krieges Großbritaniens gegen Deutschland eingehend besprechen. Wenn diese Ueberlegungen übereinstimmend in demselben vielverheißenden Ergebnis endigen, daß das englische Weltreich in einem solchem Kriege gar nichts verlieren könnte, Deutschland aber so ziemlich alles aufgeben müßte, was es auf und über See durch rastlose Friedensarbeit seit einem Viertel Jahrhundert sich errungen hat, und daß die Früchte dieser Anstrengungen als leichte Kriegsbeute Albion in den Schoß fallen müßten, so wäre es sträflicher Leichtsinn, wollten wir mit einem spöttischen Lächeln diese Zeichen der Zeit übersehen. Statt dessen müssen auch wir uns dieselbe Frage überlegen, und wer das

mit nüchterer Sachkenntnis und Objektivität thut, der muß gestehen, daß die Engländer mit ihrer Behauptung Recht haben. Das deutsche Reich kann bei seinem heutigen Ohnmachtszustand zur See im Kriege mit Großbritanien in wenigen Wochen von seiner Weltmachtstellung herabgestürzt werden, nachdem die englische Flotte unsere Kauffahrtei und Kolonien weggenommen, unsern Seehandel vernichtet, und gleichzeitig unser Volk durch Blockierung in Not und Elend gebracht hat. Die weitere englische Folgerung ist ebenfalls logisch und naheliegend, daß, wenn wir auf diese Weise durch Englands Seemacht mürbe gemacht sind, Grenznachbarn von uns der Verlockung leicht folgen würden, die günstige Gelegenheit unserer schlimmen Lage zur Befriedigung alter Herzenswünsche gegen uns auszunutzen, zumal wenn Albion die Rolle des Versuchers spielt.

Wenn es immer noch etliche unter uns Deutschen gibt, welche da meinen, wir könnten England durch Entsendung einiger Armeekorps besiegen, so ist darauf zu erwiedern, daß kein einziger Soldat auf Britaniens Inselreich hinüber kommen kann, weil englische Geschwader die deutschen Schiffe mit den Armeekorps in unsern eignen Häfen festhalten, oder falls diese das Abenteuer unternehmen wollten auszulaufen, sie draußen in Grund und Boden schießen würden, weil uns die Kriegsflotte fehlt, jene Transportschiffe schützend zu begleiten. Wenn Großbritanien uns morgen den Krieg erklären will, so hat es heute schon gegen unsere Gewässer Geschwader mit versiegelter Ordre unterwegs, welche übermorgen die deutschen Häfen bewachen.

Auch darf man sich nicht mit dem Gedanken trösten, die englischen Schiffe könnten im Kriegsfalle nicht alle bemannt werden. Die Besetzung der englischen Flotte hat zu allen Zeiten infolge des Werbesystems Schwierigkeiten gemacht, früher oft größere noch als heute, wo die in Presse und Parlament rührigen Mahner der Personal-Vermehrung anstreben, möglichst den gesamten Kriegsbedarf an Marine-Personal schon im Frieden im aktiven Dienst zu haben. Der bei weitem größte Teil der für den Kriegsfall erforderlichen Besatzungen ist vorhanden oder gesichert; in dem großen, guten Menschenmaterial seiner ungeheuren Handels- und Fischer-Flotte besitzt England Ersatzquellen, welche überreichlich bieten, was der Krieg verlangt. Es würde dem Lande nur die nötigen Soldanbietungen kosten.

Daß heute ein Krieg gegen uns für England so vorteilhaft endigen müßte, indem es seinen einzigen schlimmen Rivalen vom Weltmarkt mit einem Schlage verdrängen; den reichen Welthandel und die Kolonien Deutschlands ohne großen Einsatz in seine Hände bekommen könnte, ist eine bedenkliche Sache, denn die britische Geschichte beweist zur Genüge, wie die Engländer auf die Dauer den Versuchungen nicht widerstehen können, die mit ihnen in friedlichem Wettbewerb erfolgreich konkurrierenden Nationen mit Gewalt unschädlich zu machen, wenn dieselben ihre Seemacht vernachlässigen.

Die englische Gefahr wird für uns so lange bestehen bleiben, bis wir eine den Briten Achtung gebietende Seemacht wieder haben.

Dazu braucht dieselbe nicht halb so groß zu sein wie die englische, denn das großbritanische Weltreich hat neben seiner enormen Handelsflotte außerordentlich viele Küsten und Gewässer in allen Teilen der Erde zu schützen, welche von den dort stationierten Schiffen nicht entblößt werden dürfen. Selbst von seinem großen Mittelmeer-Geschwader könnte England im Kriegsfalle kein Fahrzeug entbehren, so daß wir nur mit dem übrigen Teil seiner Flotte zu rechnen haben würden, welcher sich in den heimischen englischen Häfen und Gewässern befindet. Eine deutsche Flotte, welche wie früher den dritten Platz unter allen Marinen einnimmt, dürfte ausreichend sein. Damit würde auch das unnatürliche Uebergewicht der englischen Seemacht über die vereinigt gedachten Flotten Rußlands, Frankreichs und Deutschlands beseitigt sein, wie es infolge der Vergrößerung der britischen und des Verfalls unserer Flotte seit mehreren Jahren thatsächlich schon eingetreten ist.

Die Seemachts-Ueberlegenheit des Zweibundes über den Dreibund.

Wenden wir unsere Blicke von England ab auf die Seemachts-Verhältnisse des Zweibundes und Dreibundes, so werden wir Deutsche uns sagen müssen, daß wir im Falle eines Krieges zwischen beiden bei unserem jetzigen Schwächezustand zur See ohne Zweifel alle Schrecken und Folgen feindlicher Seegewalt zu erleiden haben werden. Da das riesenhafte Ringen, welches sich dann in den Kämpfen auf den weit sich ausdehnenden Kriegsschauplätzen des Kontinents entwickeln wird, voraussichtlich lange anhält, so wird unsere Abschließung von dem Seeverkehr durch den eintretenden Mangel an Lebensmitteln und Fabrikationsstoffen, sowie durch die damit eintretende Volks- und Staats-Verarmung für unsere Kriegführung zu Lande eine verhängnisvolle Entscheidung bringen können, ganz abgesehen von den durch Truppenlandungen, Brandschatzungen und Küstenangriffen drohenden Ereignissen. Auch diese Zweibunds-Gefahr ist nur abzuwenden dadurch, daß wir uns unsere frühere Seemachtstellung wieder verschaffen, welche über der russischen stand.

Die russischen Seerüstungen.

Rußland, welches seit dem Krimkriege Jahrzehnte lang außer wenigen Kreuzern nur Küstenfahrzeuge baute, änderte seine Marine-Politik seit der Regierung des Zaren Alexander III. und schuf eine zur strategischen Offensive vortrefflich verwendbare Marine. Eine starke Schwarze Meer-Flotte entstand, und die baltische Flotte wurde Jahr für Jahr durch große Schlachtschiffe und schwere Kreuzer vergrößert. In wenigen Jahren ist die neue Seefestung Libau fertig, an welcher für viele Millionen Rubel mit fieberhaftem Eifer gearbeitet wird. Alles deutet darauf hin, daß Rußland sich die Herrschaft über die Ostsee sichern will. Der Libauer Kriegshafen wird der russischen Marine in nautischer wie strategischer Beziehung ganz unschätzbare Vorteile bringen. Derselbe ist nicht wie die bisherige Flottenstation Kronstadt ein halbes Jahr lang zugefroren, sondern fast in allen Jahren völlig eisfrei. Libau liegt von der deutschen Grenze 75 km entfernt, der nächste deutsche Kriegshafen Kiel von derselben 750 km. — Ein abends aus Libau abgehendes russisches Geschwader kann am nächsten Morgen zum Bombardement vor Danzig liegen (280 km), von Kiel bis dahin dauert es über die doppelte Zeit (630 km).

Notwendigkeit der Verstärkung sowohl unserer Schlachtflotte als Kreuzerflotte.

Es ist neuerdings im deutschen Publikum und der Presse eine Strömung bemerkbar, dahin sich äußernd, daß wohl unsere Kreuzerflotte, nicht aber auch die Schlachtflotte verstärkt werden müßten. Diese Ansicht wurzelt in der falschen Voraussetzung, daß die Aufgaben unserer Schlachtflotte weniger wichtige seien, als die der Kreuzerflotte. Die Ursachen des Entstehens dieser Anschauung liegen klar zu Tage, indem sich der Mangel an Kreuzern seit Jahren in zunehmendem Maße durch immer spärlicher werdenden Schutz unseres Seehandels, unserer Landsleute draußen und der ganzen überseeischen Interessen in allen Weltteilen öffentlich bemerkbar macht, Zustände, über welche immer lautere Klagen aus allen Ecken und Enden der Welt ertönen. Daraus entstand allmählich die Erkenntnis von der Wichtigkeit einer kräftigen deutschen Kreuzerflotte. Von den Aufgaben der Schlachtflotte dagegen hat man zu wenig erfahren, und will daher nicht recht an ihre Wichtigkeit und jetzige Schwäche glauben. Der Wert einer Schlachtflotte kann in Friedenszeiten nur durch strategische Manöver größeren Stils gezeigt werden, die andeuten, in welcher Weise ein Feind im Ernstfalle gegen unsere Küsten vorgehen könnte, wenn wir in Ermangelung einer tüchtigen Schlachtflotte die Herrschaft über unsere heimischen Gewässer zu wahren außer Stande wären. An solchen Manövern müßten Vertreter der Presse Gelegenheit haben, Teil nehmen zu dürfen. In fremden Staaten sind derartige Uebungen unter Zulassung öffentlicher Berichterstatter wiederholt und mit dem beabsichtigten Erfolg der maritimen Volksaufklärung gemacht worden. Der Umstand, daß seit Uebernahme des Reichs-Marine-Amts durch den neuen Staatssekretär in gar nicht genug anzuerkennender Weise die Belehrung unseres Volkes über die Seeinteressen und die Notwendigkeit ihres Flottenschutzes durch das Nachrichtenbureau der Marine ins Werk gesetzt wurde, und daß auch in diesem Jahre zum ersten Male eingehendere Mitteilungen über den Verlauf der letzten Flottenübungen in die Zeitungen gelangten, berechtigt zu der Hoffnung, daß mit dem bisherigen Prinzip des gänzlichen Ausschlusses der Oeffentlichkeit bei unseren Marine-Manövern gebrochen werden soll. Ohne die Notwendigkeit der Geheimhaltung mancher Sonder-Uebungen aberkennen zu wollen, sind wir der Ueberzeugung, daß die bis dahin beobachtete übertriebene Zurückhaltung aller Nachrichten über Zweck und Verlauf unserer Seemanöver geschadet hat. Es wäre sonst gar nicht möglich geworden, daß die für die Kriegs-Ausbildung der Flotte so hochnotwendigen lehrreichen Manöver, welche die im Ernstfalle geforderten Kenntnisse und Kräfte vom Admiral bis zum Schiffsjungen herunter aufs Aeußerste anspannen, von einem Teil unserer Presse für Sport und Paradedienst erklärt werden konnte. Hätte die Presse und durch diese das Volk mehr von der Schlachtflotte und ihren jährlichen Uebungen erfahren, so wäre die Wichtigkeit derselben im großen Publikum längst erkannt, und der Aberglaube, daß wir einer starken Schlachtflotte nicht benötigten, wäre nicht entstanden. Man würde eingesehen haben, daß unsere Küsten nur verteidigt werden können

durch die Wahrung der Herrschaft über unsere heimischen Gewässer mittels einer starken Schlachtflotte, und daß uns ohne diese eine Auslands-Kreuzerflotte wohl in Friedenszeiten nützen, im Kriegsfalle aber wenig oder gar nichts helfen kann. Man würde sich gesagt haben, daß, wenn die feindlichen Schlachtflotten unsere Häfen blockieren, auch unsere auszurüstenden Kreuzer in denselben eingesperrt bleiben, während diejenigen, welche wir vor Ausbruch des Krieges draußen hatten, gänzlich abgeschlossen von der Heimat in dieselbe nicht zurück können, ebensowenig wie unsere Kauffahrer. Die Kreuzerflotte soll unsere Handesschiffe außerhalb der heimischen Meere schützen, innerhalb derselben aber muß es die Schlachtflotte thun, welche ihnen und den neutralen Schiffen die Küste offen hält.

Weniger gefährlich wäre es schließlich noch für uns im Kriege, eine starke Schlachtflotte und schwache Auslands-Kreuzerflotte zu besitzen, als umgekehrt, denn im ersteren Falle könnten wir nach Zerstörung unserer eigenen Kauffahrtei doch noch den Seeverkehr durch neutrale Schiffe aufrecht erhalten, weil unsere Häfen nicht blockiert sein würden, während wir im anderen Falle wegen Blockierung unserer Küsten die überseeischen Interessen doch nur schlecht schützen könnten, und im eigenen Lande Hunger leiden müßten. Die Kreuzerflotte soll draußen unsere Handelsschiffe schützen, damit diese uns nützen; dazu müssen die Kauffahrer zum Ein- und Austausch ihrer Ladungen zu uns kommen können.

Es geht aus diesen Ausführungen hervor, daß der Schutz der Seeinteressen seitens der Auslands-Kreuzerflotte im Kriege mitbedingt wird durch die Sicherung der heimischen Meere seitens der Schlachtflotte, und daß andererseits diese Sicherstellung unserer Küste erst den höchsten Wert einbringen kann, wenn die Kreuzerflotte draußen stark genug ist, ihre Aufgaben zu erfüllen.

Schlachtflotte und Kreuzerflotte sind die in engster Wechselwirkung zu einander stehenden Hauptteile einer Marine, gewissermaßen die beiden Arme der Seemacht. Die Pflege des einen Gliedes unter Vernachlässigung des andern kann nur schwächende Einseitigkeit in der Wirkung des Gesamt-Organismus verursachen.

Das deutsche Volk braucht zu seiner Sicherheit und Wohlfahrt beides, eine starke Schlachtflotte und eine starke Kreuzerflotte.

II. Teil.

Der Niedergang deutscher, der Aufschwung fremder Seemacht.

Die Gleichgültigkeit, mit der sich noch immer ein großer Teil des deutschen Volkes gegenüber der Vermehrungsfrage seiner Flotte verhält, hat ebenso wie die ablehnende Haltung der Reichstags-Majorität hauptsächlich darin seinen Grund, daß man sich nicht im klaren darüber befindet, welche hochwichtigen nationalen und wirtschaftlichen Aufgaben unsere Marine in Kriegs- und Friedens-Zeiten zu bewältigen hat, und daß man nicht genügend darüber unterrichtet ist, was im Gegensatz zum deutschen Reich andere Staaten für ihre Wehrkraft zur See thun.

Ueber diesen letzteren Punkt aufzuklären, die Stärke-Verhältnisse der verschiedenen größeren Flotten in Kürze klar zu legen, insbesondere zu beleuchten, wie unsere vaterländische Seemacht nicht nur im Vergleich mit den fremden Marinen, sondern sogar absolut seit über einem Jahrzehnt in ihren Schiffsbeständen zurückgegangen ist, das ist der Zweck der vorliegenden Arbeit. Der Wunsch, eine möglichst anschauliche, jedermann leicht verständliche Uebersicht über den Entwickelungsgang der Flotten zu geben, führte zu dem Versuch der graphischen Darstellung.

Will man die materiellen Kräfte der Marinen unter einander vergleichen, so darf man nicht die Zahl der Schiffe, ihrer Kanonen und Besatzungen einander gegenüber stellen, sondern man muß die Größen der Schiffe (Deplacement) der einzelnen Gattungen summiert in Vergleich bringen, wobei auch noch das Alter der Schiffe in Betracht zu ziehen ist. Dies einfache und völlig ausreichende Verfahren beruht auf der Erkenntnis der Thatsache, daß einem Schiffe, je größer es ist, um so mehr und mächtigere Schutz- und Trutz-Waffen gegeben werden können, daß ferner, je älter ein Schiff wird, es nicht allein in allen seinen Teilen eine natürliche Abnutzung erfährt, sondern auch aus Mangel an inzwischen vervollkommneten Angriffs- und Verteidigungs-Mitteln, welche dem unmodernen Bau nicht alle angepaßt werden können, veraltet. Ausschlaggebende Unterschiede in der Tüchtigkeit des Schiffsbaus und der Schiffswaffen gibt es bei den größeren seefahrenden Nationen nicht. Als Maßstab für die Größe (also Mächtigkeit) eines Schiffes dient das Deplacement und versteht man darunter das Gewicht der Wassermasse, welche von dem normal belasteten Fahrzeuge verdrängt wird, ausgedrückt in Tonnen zu je 20 Zentnern.

Zum Vergleich der Machtverhältnisse einer und derselben Marine für nicht all zu weit auseinander liegende Zeitperioden genügt die Gegenüberstellung der Anzahl der jeweilig verfügbaren Schiffe innerhalb ihrer Gattungen.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze entstanden 7 Karten, welche folgende Darstellungen geben:

I. Die Entwickelung der Bestände der Panzerflotten (Panzer-Schlacht-schiffe und Küsten-Panzerschiffe) von 1880—1899.
II. Was die Nationen nach 1880 bis 1897 bezw. unter Hinzufügung des im Bau Befindlichen bis Ende 1898 bauten.
III. Das Zurückbleiben der deutschen Kreuzerflotte (die noch aktiven alten Schiffe inbegriffen) von 1880—1898.
IV. Was die Nationen nach 1880 bis 1897 bezw. unter Hinzufügung des im Bau Befindlichen bis Ende 1898 bauten;
V. a) die Größen-Verhältnisse der Handelsflotten (unter sich verglichen),
V. b) die Größen-Verhältnisse des Schutzes, den die Staaten ihrem Seehandel durch Beschaffung von Panzerkreuzern und geschützten Kreuzern seit 1880 schufen.
VI. Die Entwickelung der Bestände an Panzerkreuzern und geschützten Kreuzern von 1880—1897 bezw. uner Hinzufügung des im Bau Befindlichen bis Ende 1898*).
VII. Den Aufschwung und Niedergang deutscher Seemacht, die Schiffsbestände von 1869 in den einzelnen Gattungen bis 1897 bezw. 1900 darstellend.

Bevor wir auf die nähere Erläuterung der einzelnen Karten eingehen, dürfte eine kurze Skizzierung der Entwickelung angebracht sein, welche die Seekriegswaffen in den letzten beiden Jahrzehnten genommen haben:

Als der Torpedo und mit ihm die Torpedoboote Ende der 70er Jahre eingeführt waren, wurde diese Waffe durch schnelle Vervollkommnung den großen Schiffen (d. h. den Panzern und Kreuzern) bald derart gefährlich, daß in Fachkreisen die Meinung Wurzel faßte und sich immer mehr verbreitete, es könnte der neuen Waffe die Zukunft im Seekriege gehören und die Tage der großen Schiffe gezählt sein, da diese gegen den Angriff der Torpedoboote ganz unzureichend nur sich schützen konnten. Zwar war der innere Ausbau der Schiffe in einzelne wasserdichte Abteilungen, um der Kollisionsgefahr im Frieden und dem feindlichen Rammstoß im Kriege die verderbendrohende Wirkung zu mindern, bereits vorhanden, aber lange nicht in genügendem Maße, um gegen die verheerende Gewalt einer Torpedo-Explosion zu sichern. Die Geschütze der damaligen Schiffe benötigten von Schuß zu Schuß mindestens 1 Minute, die schwereren 3—5 Minuten Zeit; ihre Bedienungs- und Bewegungsart war viel zu schwerfällig und zeitraubend, um die schnell auftauchenden, mit rasender Geschwindigkeit angreifenden kleinen Torpedoboote, welche nur geringe Zielfläche boten, abwehren zu können.

Der Gedanke, daß sich die Verteidigung der Seeherrschaft über die heimischen Gewässer durch die Schöpfung einer tüchtigen Torpedoboots-Flotte im Verein mit nur einigen wenigen größeren Schiffen bewerkstelligen lassen könnte, hatte viel Verlockendes gerade für solche

*) In diesen Karten sind von der russischen Marine nur die Schiffsbestände der Ostseeflotte berücksichtigt, die der Schwarzemeer-Flotte außer Betracht gelassen.

Staaten, welche schon große Mittel zur Haltung einer mächtigen Armee verausgaben mußten, mithin auch für das deutsche Reich. Dies führte bei uns zur besonderen Pflege der Torpedobootswaffe unter Hintansetzung des Ersatzbaues der veraltenden Panzerschiffe und Kreuzer. Mehr oder weniger war in allen Marinen die Neubeschaffung dieser großen Schiffe nach dem Auftreten des verderbendrohenden unterseeischen Kampfmittels ins Stocken geraten, doch währte dort diese Erscheinung nur so lange, bis neue Schutz- und Trutz-Waffen gegen die Torpedoboote zur Einführung gelangten. Zunächst baute man die innere Einrichtung der Schiffsrumpfe in wasserdichte Abteilungen und Zellen immer weiter aus, wodurch man bis zu einem hohen Grade erreichte, daß die Leckgefahr des Torpedoschusses lokalisiert wurde. Auch gab man den Schiffen besondere Schutznetze, welche krinolinenartig die Schiffe in größerem Abstande umgaben und den Torpedo von seinem Ziele, dem Schiffsboden, fern hielten. Ferner wurden elektrische Scheinwerfer an Bord genommen, mit deren Hilfe man den Hauptverbündeten der Torpedoboote, die Nacht und unsichtiges Wetter, weniger gefährlich machte. Das wichtigste aber war die Einführung von Revolverkanonen, Schnellfeuergeschützen und Maschinengewehren. Während früher von Schuß zu Schuß aus den Schiffsgeschützen mindestens 1 Minute erforderlich war, kam man bald dahin, mittels der modernen schnell schießenden und rasch richtenden Artillerie in 1 Minute 5, 7, 10, ja bis zu 40 und 50 Schuß abzugeben. Dank neuer, sparsamer arbeitender Maschinen- und Kessel-Systeme erreichte man des weiteren, daß die bisher zum Segeln notwendig beibehaltene hohe Takelage mit den vielen Raaen und Segeln, welche eine sofortige Beute der schnell feuernden Geschütze werden mußte, in Fortfall kommen konnte, und man den Schiffen statt deren nur einige kahle Gefechtsmasten zu geben brauchte, in deren Mastkörben (Marsen) Schnellfeuerkanonen und Maschinen-Gewehre Aufstellung fanden, so daß man nunmehr auch von hoher Position aus auf das feindliche Deck einen Hagel tödlicher Geschosse entsenden konnte.

Durch Einführung dieser verschiedenen Angriffs- und Verteidigungsmittel an Bord der großen Schiffe wurde die Bedeutung der Torpedowaffe schon um Mitte der 80er Jahre immer mehr zurückgedrängt, und bald war man sich in allen Marinen darüber im klaren, daß den Panzerschiffen und Kreuzern ihre alte Rolle als Entscheidungsträger im Seekriege wieder zufallen würde.

Sobald man nun in den fremden Flotten diesen Umschwung der Dinge zu spüren begann, warf man sich auch sofort mit verdoppelter Energie und natürlich auch unter erhöhten Kosten auf den inzwischen vernachlässigten Ersatzbau der Panzerschiffs- und Kreuzer-Flotten. Nicht so bei uns, wo den Forderungen der Marinebehörde seitens der Volksvertretung nicht genügend entsprochen wurde. So konnte es geschehen, daß in den Jahren von 1881—1890 nur ein ganz kleines Panzerschiff die „Oldenburg" und nur wenige spärliche Kreuzer vom Stapel liefen. Es mußte dieses Stagnieren

in der Bauthätigkeit unserer Flotte über lang oder kurz sich rächen. Das vorhandene, zum Teil aus den sechziger Jahren noch stammende Material veraltete immer mehr, indes in den fremden Marinen neue Panzer und Kreuzer, nach modernen Prinzipien konstruiert und armiert, in schneller Folge entstanden.

Außer der schon genannten Neuerung der Gefechtstakelage und der vergrößerten Schwimmfähigkeit bei Leckagen gab man den neuen Schiffen auch größere Kohlenräume, bessere Manövrierfähigkeit und erhöhte Geschwindigkeit. Während anfangs der 80er Jahre ein Schlachtschiff oder Kreuzer nicht mehr als 13—15 Seemeilen [1 Seemeile = 1,9 Kilom.], in Ausnahmefällen ein wenig mehr in der Stunde Fahrt machte, nahm die Geschwindigkeit von Jahr zu Jahr zu und heute läuft ein neuzeitiges Panzerschiff seine 18—19, ein Kreuzer 19—23 Seemeilen [bis 42 Kilom. die Stunde.] Gegen die mörderische Wirkung der schnellfeuernden Artillerie sah man sich gezwungen, Schiff und Besatzung Schutz zu bieten. Das führte zur Ausführung eines Teiles der wasserdichten Räume mit Cellulose- oder Kork-Masse, deren Schußlöcher sich durch Aufquellen des Materials selbstthätig schlossen, sowie zur Anbringung gepanzerter Decks. Die Einführung der Schnellfeuergeschütze und längerer Rohre mit sehr erhöhter Wirkung für die Hauptartillerie ergab die Notwendigkeit ganz veränderter Anordnung und Aufstellung der Armierung bei den neuen Schiffen. Bis dahin hatten die Kreuzer- und zum Teil auch noch die Panzerschiffe (Batterie- und Casemattschiffe) eine lange Reihe schwerer kurzrohriger Kanonen in einer Batterie unter Deck stehen; nun gab man ihnen nur wenige schwere aber langrohrige Kaliber als Haupt-Armierung, 2 bis 6 Geschütze, einzeln oder paarweise an Deck in gepanzerten Türmen placiert, außerdem aber als Mittel- und Klein-Artillerie eine große Menge von Schnellfeuer-Kanonen verschiedener Größen und Maschinen-Gewehre. Die frühere Aufstellung in der Breitseite unter Deck hatte den großen Nachteil, daß die Gebrauchsfähigkeit der Rohre wegen der engbegrenzten Kanonenpforten und auch wegen der niedrigen Lage über Wasser eine recht beschränkte war. Der Bestreichungswinkel der Batteriegeschütze betrug nur 45—65° und bei etwas stürmischem Wetter mußten die Pforten des einkommenden Seewassers halber geschlossen werden. Die Installierung der Geschütze in den Türmen an Deck dagegen gestattete eine bedeutend größere Ausnutzung derselben bei bewegter See und weit ergiebigere Richtungsfreiheit der Rohre, welche den größten Teil des Horizontes unter Feuer nehmen konnten. Um diesen Vorteil auch den Schnellfeuer-Geschützen so weit als möglich zu geben, postierte man dieselben großenteils in schwalbennestartig aus den Bordwänden hinausragenden Erkern, welche den Rohren einen Bestreichungswinkel von ungefähr 180° ermöglichten. Zum Schutz gegen die feindliche Klein-Artillerie gab man den Bedienungen, soweit ihre Geschütze nicht schon hinter Panzerdeckung standen, wenigstens mit der Laffete festverbundene Stahlschilde. In neuester Zeit, besonders nach dem japanisch-chinesischen Kriege, in

dem die mörderische Wirkung der Schnellfeuer-Artillerie blutig bezeugt wurde, geht das Bestreben dahin, auch die Geschütze der mittelschweren Armierung einzeln oder paarweise in Panzertürme zu stellen, und so weit möglich selbst die geringeren Kaliber hinter Deckung zu postieren. Schließlich wird seitdem alles Holz seiner Splitterwirkung und Feuersgefahr wegen vermieden; ein modernes Schiff ist ganz und gar aus Stahl gebaut.

Die nach den vorstehend zusammengestellten allgemeinen Grundsätzen konstruierten Kreuzer wurden „Geschützte Kreuzer" genannt. Einigen gab man zur weiteren Sicherung noch leichte Panzerbeplattung rings um die Schiffsheiten über Wasser oder einen Panzergürtel an der Wasserlinie und gab diesen Schiffen die Bezeichnung „Panzerkreuzer".

Bezüglich der Fortschritte, welche die Panzerschlachtschiffe (und Küstenpanzerschiffe) machten, ist außer dem schon Gesagten noch zu bemerken, daß in der Fabrikation der Panzerplatten wichtige Aenderungen vor sich gingen. Anfangs verwendete man Schmiedeeisen, Ende der 70er Jahre kam man auf die Zusammenschweißung einer dünneren Stahl- auf eine dickere Eisenplatte (Verbund- oder Compound-Panzer), bis man schließlich ganz zu Stahlplatten überging, welche durch besondere Fabrikationsverfahren, wie auch durch Legierungen von Chrom oder Nickel sehr viel widerstandsfähiger hergestellt wurden, als die früheren Panzersorten.

Selbst aus dieser kurzen Schilderung der Entwickelung dürfte dem Laien einleuchten, wie ein nach den neueren Prinzipien konstruiertes und armiertes Kriegsschiff dem aus früherer Zeit stammenden so unbedingt überlegen ist, daß in einem Zusammentreffen zwischen einem Vertreter der alten und der neuen Art letzterer einen schnellen Sieg erringen muß. Da hilft der Besatzung des altfränkischen Panzerschiffes oder Kreuzers aller Heldenmut, alle Geschicklichkeit nichts, sie sind dem sicheren Untergange geweiht — Kanonenfutter — denn bei solchen Unterschieden in Wehr und Waffen entscheidet schließlich das Material.

Ueberblicken wir kurz, was die Nationen an modernen Kreuzern ihren Söhnen zur See zum Kampfe gaben. An Panzerkreuzern besitzt Deutschland, welches seiner Zeit in der Korvette „Hansa" ein solches Schiff schon besaß, heute erst einen im Bau; fertig haben dagegen: die Republik Chile 1, Oesterreich 1, Argentinien 2, die Vereinigten Staaten 2, Italien 3, Japan 3, Spanien 5, Rußland 9, Frankreich 11 und England 14.

Vor einigen Monaten sind zwar drei altersschwache Panzerschlachtschiffe, welche als solche längst schon keinem fremden Gegner mehr gewachsen waren, (S. M. S. „König Wilhelm", „Kaiser" und „Deutschland") in die Liste der Kreuzer I. Klasse übergeschrieben worden, um sie da gänzlich aufzubrauchen. Daß diese Schiffe den modernen Panzerkreuzern anderer Flotten (wie sie in obigen Zahlen enthalten sind) nicht ebenbürtig sein können, erhellt schon daraus, daß ihre Geschwindigkeit von 14 Seemeilen um mehrere Knoten ge-

ringer ist, als die der fremden, daß ihre Haupt-Armierung noch nach alter Methode in der Breitseite unter Deck aus engen Pforten feuert, und daß der „König Wilhelm" (welcher selbst seine offizielle materielle Altersgrenze schon um mehrere Jahre überschritten hat), nicht einmal ein Panzerdeck hat, dies erste Erfordernis im heutigen Gefecht. Sein einfaches Deck würde in den ersten Minuten von dem Hagel feindlicher Schnellfeuer-Geschosse durchsiebt werden können.

An geschützten Kreuzern besitzt das deutsche Reich heute fertig 4, auch Chile hat 4, Argentinien 4, Spanien 5, Japan 10, Italien 13, die Vereinigten Staaten 21, Frankreich 26 und England über 90. In diesem Jahre sind allerdings 3 neue geschützte Kreuzer für uns vom Stapel gelaufen; sie werden in etwa Jahresfrist vollendet sein. Aber auch die fremden Marinen bauen weiter (siehe Tafel VI).

Fassen wir die Entwickelung unserer Flotte in Bezug auf ihre Schiffsbestände seit Mitte der 80er Jahre zusammen, so finden wir, wie sich dieselben von Jahr zu Jahr verringerten. Ein Schiff nach dem anderen mußte, ohne ersetzt zu sein, seines Alters wegen abgestoßen werden. Manche wurden noch aktiv gehalten, obgleich sie lange schon ihre militärische und materielle Altersgrenze passiert hatten; unsere Marinebehörden befanden sich eben angesichts der mächtig anwachsenden Anforderungen an die Flotte in einer Zwangslage. Ein späterhin gehäufter auftretendes Ausrangieren, entsprechende Mehrforderungen für Neubauten mußten die notwendige Folge sein, wenn man die deutsche Flotte nicht überhaupt eingehen lassen wollte.

Ein ungünstiges Geschick sollte den ungesunden Zustand, in den unsere Marine durch solche kurzsichtige und ganz unökonomische Behandlung geriet, nicht dadurch allein verschlimmern, daß gerade in dieser Periode die vorbesprochenen neuartigen Schiffe entstanden, sondern auch durch den Umstand, daß um die Zeit, als die Vernachlässigung unserer Seestreitkräfte begann, in allen Küstenstaaten der maritime Gedanke und seine Pflege einen ganz ungeahnten Aufschwung nahm.

Alle seefahrenden Völker fühlten bei der Steigerung der weltwirtschaftlichen Entwickelung und den daraus sich ergebenden häufiger und teils auch schon schärfer zu Tage tretenden Berührungspunkten der sich widerstrebenden Interessen unter den Konkurrenten auf der großen Weltbühne, daß man über kurz oder lang den Schutz einer tüchtigen Flotte zur Wahrung seiner Rechte benötigen würde. So entstand bei den Seemächten eine neue Thätigkeit nicht nur im Ersatzbau, sondern auch im Ausbau der Flotten. Ende der 80er Jahre erschien dann das epochemachende Werk des Amerikaners Mahan: „Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte", dessen klassische Beweise von der Bedeutung der kriegsmaritimen Kraft aus der Vergangenheit der Völker in allen Seestaaten anspornend wirkten. In England, Frankreich und Italien, in Rußland, Spanien und Japan, überall entspann sich eine rege, zum Teil geradezu fieberhafte Thätigkeit im Kriegsschiffbau, ja selbst die skandinavischen Völker und die

Vereinigten Staaten Nord-Amerikas, die ihren Flotten Jahrzehnte hindurch nur sehr geringe Aufmerksamkeit gewidmet hatten, begannen energisch mit der Arbeit maritimer Kraftentfaltung; exotische Staaten folgten.

Deutschland allein schloß sich von der allgemeinen Bewegung aus und ließ im Gegenteil die Flotte, welche es Mitte der 90er Jahre als drittgrößte der Welt besaß, veralten, verkümmern und verkommen, herabsinken auf eine der untersten Rangstufen unter den Völkern. Waren diejenigen, welche diesen traurigen Niedergang deutscher Seemacht verschuldeten, wirklich klüger als alle Welt in dem Gedanken, daß unser Vaterland allein einer starken Wehrkraft zur See nicht bedürfe?

Unser Seehandel, der zweitgrößte der Welt, hat in derselben Zeit des Verfalls unserer Kriegsflotte an Wert zugenommen um viele Millionen Mark, unser Volk um viele Millionen Seelen, und das deutsche Reich ist in die Reihe der Kolonialmächte eingetreten, indem es um das Fünffache des Heimatlandes an fernen Gebieten gewann.

Alle unsere großartigen Errungenschaften, welche wir in friedlichem Wettbewerb seit 1/4 Jahrhundert auf und über See uns erwarben, sie können uns in einem Kriege über Nacht genommen werden auf viele Menschenalter hinaus, so lange wir eine Flotte besitzen, die zu klein ist zum Leben, zu groß zum Sterben.

Wie war es möglich, daß wir in diesen kriegsmaritimen Ohnmachts-Zustand gekommen sind, da doch gerade uns Deutsche unsere Erfolge auf dem Gebiete des Seehandels, unsere schnell wachsende Bevölkerung und unsere kolonialen Erwerbungen auf eine Vermehrung unserer Flotte schon vor mehr als einem Jahrzehnt hinwiesen?

Es war nur möglich durch die Gleichgültigkeit und Unkenntnis des deutschen Volkes gegenüber dieser so unendlich wichtigen Lebensfrage unseres Vaterlandes.

Pflichtschuldige Aufgabe nicht nur der Regierung, sondern einer jeden auf nationalem Boden stehenden Vereinigung, ja eines jedes einzelnen Deutschen ist es, überall im Volke aufklärend zu wirken über die hohen nationalen und wirtschaftlichen Kriegs- und Friedens-Aufgaben unserer Flotte, sowie über das wenige, was wir im Vergleich mit fremden Nationen für unser Schiffsmaterial seit einem Jahrzehnt gethan haben.*)

*) Zur ziffernmäßigen Zusammenstellung der Schiffsbestände für die in dieser Schrift enthaltenen graphischen Tafeln wurden außer einigen offiziellen Quellen benutzt in erster Linie der sehr zuverlässige österreichische „Almanach für die k. u. k. Kriegsmarine", der auch jedem Laien aufs Wärmste empfohlen werden kann, ferner Brassey's „Naval Annual" und „Carnet de l'officier de Marine".

Nähere Erklärung der Tafeln*).

Tafel I. Die senkrechten Linien geben die Jahreszahlen der Entwickelung, die wagerechten das Deplacement der jeweiligen Bestände an Panzer-Schlachtschiffen einschließlich Küsten-Panzerschiffen für die Jahre 1880, 1885, 1890, 1895 und 1897. Die Verbindungslinien der bezüglichen Punkte zeigen für die Zwischenjahre nur Schätzwerte. Die punktierten Linien beziehen sich auf die im Mai 1897 im Bau befindlichen Schiffe, welche der Bauzeit entsprechend bis Ende 1899 jedenfalls vom Stapel sein werden. Die Zusammenstellung der Bestände der einzelnen Nationen für Mai 1897 umfaßt alle Schiffe, welche bis dahin vom Stapel gelaufen sind. Ein Ueberblick über die Entwickelung der deutschen Panzerflotte ergiebt, daß sie stand:

1880 an dritter Stelle,
1890 an vierter Stelle,
1897 an fünfter Stelle und daß sie
1899 an sechster Stelle stehen wird.

Unsere Panzerflotte wird in der Zeit also überholt sein von derjenigen Italiens, Rußlands und der Vereinigten Staaten.

Da aus dieser Karte kein Schluß gezogen werden kann auf das, was in den Beständen der Flotten an altem Material und neuem vorhanden ist, worauf es bei der Beurteilung der Machtverhältnisse sehr wesentlich ankommt, wurde in der Tafel II das einander gegenüber gestellt, was die einzelnen Mächte an Panzer-Schlachtschiffen, diesem ausschlaggebenden Kern der Panzerflotten, nach 1880 beschafft haben.

Tafel II. Auf einer senkrechten Linie sind die Verhältnisgrößen der nach 1880 neugebauten Panzer-Schlachtschiffe abgetragen; das Maß geben auch hier die wagerechten Linien, welche das Deplacement in Tonnen anzeigen.

Tafel III gewährt eine Uebersicht über die Bestände an Kreuzern aller Arten in den Jahren 1880—97 bezw. 1898 analog wie die Tafel I die Panzerflotten darstellt. Das Jahr 1897 bezieht sich auf das, was Ende Mai vom Stapel gelaufen, zum Teil also noch unfertig ist, wie z. B. die drei deutschen Kreuzer II. Klasse „Viktoria Luise", „Hertha" und „Freya".

Es beweist die Karte, daß ziffernmäßig die deutsche Kreuzerflotte in folgender Weise rückwärts ging. Sie stand:

---

*) In diesen Tafeln sind von der russischen Marine nur die Schiffsbestände der Ostseeflotte berücksichtigt, die der Schwarzemeer-Flotte außer Betracht gelassen, welch' letztere 7 Schlachtschiffe, 2 Küstenpanzer und 14 Kreuzer umfaßt.

1880 an dritter Stelle,
1885 an vierter Stelle und steht
1898 an fünfter Stelle.

Daß in Anbetracht des geringen Prozentsatzes an modernen Kreuzern (Panzerkreuzern und geschützten Kreuzern) unsere Lage noch erheblich schlimmer ist, lehrt die Tafel IV.

Tafel IV behandelt das moderne, nach 1880 gebaute Kreuzer-Material und zeigt auf einer senkrechten Linie die in dem Zeitraum bis Mai 1897 vom Stapel gelassenen Panzerkreuzer und geschützten Kreuzer, summiert nach ihrem Deplacement.

Deutschland steht demnach mit seiner modernen Kreuzerflotte an achter Stelle, wobei noch zu erwähnen ist, daß die eben vom Stapel gelaufenen unfertigen Kreuzer II. Kl. Victoria Luise, Hertha und Freya bereits mitgezählt worden sind.

Tafel Va giebt die Größenverhältnisse der meisten europäischen Handelsflotten unter sich. Die englische konnte wegen Mangel an Raum nicht mit illustriert werden; sie übertrifft die deutsche um das siebenfache. Als zweitgrößte in ihrer Leistungsfähigkeit steht die deutsche Kauffahrteiflotte da, bedeutend größer als die französische, ja größer als die französische und russische zusammengenommen. Natürlicherweise müßte der Schutz, welchen die verschiedenen Mächte ihren Handelsmarinen angedeihen lassen, entsprechend gestaltet sein, indes die Tafel Vb bezeugt das Gegenteil.

Tafel Vb enthält die Größenverhältnisse dessen, was die Nationen nach 1880 an modernen Kreuzern zum Schutz ihres Seehandels bauten. Da steht Deutschland mit seinem zweitgrößten Seehandel nicht an zweiter Stelle (nächst England, welches auch hier wegen Raummangel nicht dargestellt werden konnte), sondern erst an sechster Stelle.

Tafel VI gewährt einen Ueberblick über die Panzerkreuzer und geschützten Kreuzer unter Zuzählung dessen, was schon vor 1880 an solchen vorhanden war. Die senkrechten Linien geben wieder die Jahreszahlen und die wagerechten das Deplacement. Die Bestände sind berechnet für die Jahre 1880, 1885, 1890, 1895, 1897 nebst dem im Bau befindlichen bis 1898. Demütig schleicht sich die deutsche Kurve unter denen aller aufstrebenden Nationen entlang, sich nur über die Linie Oesterreichs erhebend, dessen Seehandel kaum dem sechsten Teil des deutschen gleichkommt.

Tafel VII. Die senkrechten Linien bedeuten die Jahre von 1869—1897 bezw. 1899, die wagerechten geben die Anzahl der in den

Jahren 1869, 1870, 1871, 1875, 1880, 1882, 1883, 1886, 1890, 1895 und am 1. Juni 1897 fertigen Schiffe. Für 1897 sind daher die jüngst vom Stapel gelaufenen Kreuzer Viktoria Luise, Hertha und Freya unter den Kreuzern nicht einbegriffen, ebenso nicht das vor einiger Zeit zu Wasser gelassene noch nicht vollendete Schlachtschiff Kaiser Friedrich III. unter den Panzerschlachtschiffen. Die Küsten-Panzerschiffe berücksichtigt die Tafel nicht. Die punktierten Linien führen zu dem Bestand, über welchen Deutschland 1898 bezw. 1900 an fertigen Schiffen verfügen wird, wobei in Betracht gezogen wurde, daß bis dahin, als militärisch oder auch materiell veraltet, jedenfalls wohl ausrangiert oder aus ihren Klassen gestrichen werden:

Die 3 Kanonenboote Habicht, Wolf und Hyäne (letztere wird schon in der „Informationsschrift" als unbrauchbar offiziell erklärt und alle drei Fahrzeuge haben die materielle Altersgrenze schon um Jahre überschritten.)

Die ungeschützten Kreuzer III. Klasse „Arcona" und „Alexandrine", die ihre militärische Altersgrenze seit Jahren schon passierten.

Die ungeschützten Kreuzer IV. Klasse „Schwalbe" und „Sperber", für welche dasselbe gilt.

Der Kreuzer V. Klasse „König Wilhelm", welcher seit 4 Jahren seine materielle Altersgrenze (25 Jahre) bereits überschritt.

Gegenüber diesem voraussichtlichen Abgang wird der Zugang sich stellen wie folgt:

2 Kanonenboote als Ersatz für Wolf und Hyäne [im Bau und Ende 1898 fertig],

7 Kreuzer nämlich: 1 Panzer-Kreuzer „Ersatz Leipzig", 5 geschützte Kreuzer II. Kl.: Viktoria Luise*), Hertha*), Freya*), M und N, sowie 1 geschützter Kreuzer IV. Kl. G,

3 Panzerschlachtschiffe: Kaiser Friedrich*) III., Ersatz Preußen, Ersatz König Wilhelm.

Es ist in dieser Karte ferner markiert, was an Schiffen für den auswärtigen Dienst, an Kreuzern I.—IV. Klasse und an Panzerschlachtschiffen von dem Flotten-Gründungsplan 1873 gefordert wurde (durch Sterne angedeutet). Die bezüglichen Linien der genannten Schiffsarten, welche fast, bei den Panzerschlachtschiffen sogar eine Zeit lang ganz die Höhe der Sterne (des Geforderten) erreichen, beweisen zur Genüge, wie der Reichstag auch ohne gesetzmäßige Genehmigung des 1873er Flottenplanes denselben inhaltlich gebilligt hat, indem er thatsächlich beinahe alles Verlangte bewilligte.

Der Verfall der Flotte an Schiffsbeständen seit Mitte der 80er Jahre ist augenfällig und kein Klügeln und Deuteln kann die Thatsache verschleiern, daß das Deutsche Reich für den auswärtigen Dienst im Jahre des Heils 1897 nur 2 Fahrzeuge mehr zur Verfügung hat,

*) Bereits vom Stapel gelaufen.

als der Norddeutsche Bund zur Wahrung seiner überseeischen Interessen 1869. Ja, im Jahre 1871 hatte Deutschland genau so viel Schiffe an Kreuzern und Kanonenbooten wie 1897. Es ist hierbei nicht zu vergessen, daß heute 6 Kreuzer und Kanonenboote in Friedenszeiten ständig zur Sicherung unserer Kolonialgebiete gebraucht werden, also für den politischen Dienst in Fortfall kommen. Dies bedacht, konnte schon der Norddeutsche Bund und das eben erstandene deutsche Reich die Interessen seiner Handels- und Fischerflotte, der Deutschen über See, ihrer und des Vaterlandes Interessen draußen viel nachdrücklicher durch seine Flotte wahrnehmen lassen, als es heute möglich ist. An Kreuzern I. und II. Klasse, diesen ausschlaggebenden Schiffen ihrer Gattung, besaß die Norddeutsche Bundesflotte bereits 9, die Kaiserlich deutsche Marine fristete in den letzten Jahren mit 3 Schiffen (Kaiserin Augusta, Irene und Prinzeß Wilhelm) die Existenz dieser Art Fahrzeuge. Durch das künstliche Mittel der Ueberschreibung von drei unbrauchbaren Panzern in die Liste der Kreuzer, „um aufgebraucht zu werden", sind wir wieder bis auf 6 Kreuzer I. und II. Kl. gekommen, haben also immer noch 3 weniger als 1869. Und die damaligen Gedeckten- und Glattdecks-Korvetten waren alles vollwertige Schiffe. Am wenigsten trostlos erscheint die Kurve der Panzerschlachtschiffe, deren seit 1895 abwärts steigender Knick hervorgerufen wurde durch das Ausrangieren der Schlachtschiffe „Friedrich Karl", „Kronprinz", „Preußen", „Friedrich der Große", „König Wilhelm", „Kaiser" und „Deutschland". Wir stehen heute zahlenmäßig um 1 Schiff besser als vor 22 Jahren (1875), indes darf nicht vergessen werden, daß die damaligen Panzerschiffe thatsächlich auch moderne Schlachtschiffe waren, während von unseren heutigen 9 nur 4 diese Bezeichnung verdienen, die Schiffe der „Wörth"-Klasse; denn die 4 Schiffe der „Sachsen"-Klasse und die „Oldenburg" sind ihres eng begrenzten Verwendungskreises halber gar keine Panzerschlachtschiffe, sondern Küsten-Panzerschiffe, und zwar solche veralteter Art, denn die „Oldenburg" hat ihre Haupt-Armierung noch in unbedeckter Batterie in der Breitseite stehen und die Sachsen-Klasse gibt den Bedienungen ihrer Haupt-Artillerie keinen Schutz gegen Schnellfeuerkanonen und Maschinen-Gewehre, da über den Geschützen das Panzerdeck fehlt, welches die mörderische Wirkung der feindlichen Schnellfeuerkanonen und Maschinengewehre abhalten soll.

Nicht nur ziffernmäßig, sondern auch bezüglich der Tüchtigkeit des Vorhandenen ist Deutschlands Seemacht seit lange im steten Niedergang begriffen.

Welch unermeßliche Gefahr für unseres Volkes Zukunft liegt in dieser beängstigend traurigen Thatsache!

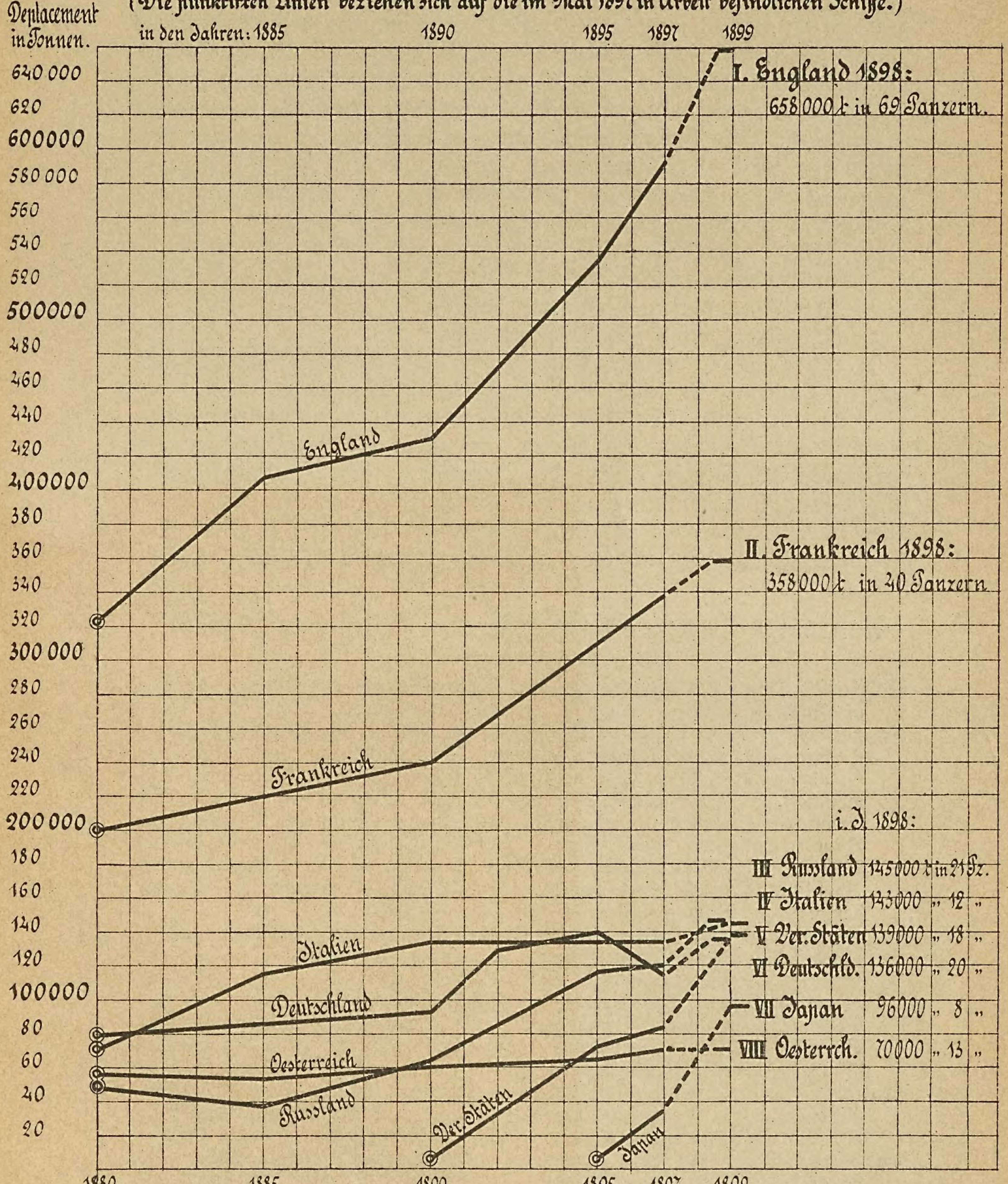
Ihr Deutsche aber alle, die Ihr das fühlt, rastet und ruht nicht, bis es anders, besser geworden! Das seid Ihr Eurem vaterländischen Gewissen schuldig!

Taf. 1.

Das Zurückbleiben der deutschen Panzerflotte.

Die Panzer-Schlachtschiffe u. Küsten-Panzerschiffe 1880–1897 u. 1898.

(Die punktirten Linien beziehen sich auf die im Mai 1897 in Arbeit befindlichen Schiffe.)



Bestände im Jahr 1897 Mitte Mai

I England	: 593000 t	in	64	Panzern.
II Frankreich	: 340000	" "	38	"
III Italien	: 135000	" "	11	"
IV Russland	: 120000	" "	19	"
V Deutschld	: 113000	" "	18	"
VI Ver. Stäten	: 83000	" "	13	"
VII Oesterrch	: 70000	" "	13	"
VIII Japan	: 36000	" "	4	"

Das Zurückbleiben Deutschlands Panzerflotte.

1880 an dritter Stelle stehend
1885 " vierter " "
1897 " fünfter " "
1898 " sechster " "

Zu Tafel. 1.

Die senkrechten Linien geben die Jahreszahlen der Entwickelung, die wagrechten das Deplacement der jeweiligen Bestände an Panzer-Schlachtschiffen einschließlich Küsten-Panzerschiffen für die Jahre 1880, 1885, 1890, 1895 und 1897. Die Verbindungslinien der bezüglichen Punkte zeigen für die Zwischenjahre nur Schätzwerte. Die punktierten Linien beziehen sich auf die im Mai 1897 im Bau befindlichen Schiffe, welche der Bauzeit entsprechend bis Ende 1899 jedenfalls vom Stapel sein werden. Die Zusammenstellung der Bestände der einzelnen Nationen für Mai 1897 umfaßt alle Schiffe, welche bis dahin vom Stapel gelaufen sind. Ein Ueberblick über die Entwickelung der deutschen Panzerflotte ergiebt, daß sie stand:

1880 an dritter Stelle,
1890 an vierter Stelle,
1897 an fünfter Stelle und daß sie
1899 an sechster Stelle stehen wird.

Unsere Panzerflotte wird in der Zeit also überholt sein von derjenigen Italiens, Rußlands und der Vereinigten Staaten.

Da aus dieser Karte kein Schluß gezogen werden kann auf das, was in den Beständen der Flotten an altem Material und neuem vorhanden ist, worauf es bei der Beurteilung der Machtverhältnisse sehr wesentlich ankommt, wurde in der Tafel II das einander gegenüber gestellt, was die einzelnen Mächte an Panzer-Schlachtschiffen, diesem ausschlaggebenden Kern der Panzerflotten, nach 1880 beschafft haben.

Namen der Panzer-Schlachtschiffe und Küsten-Panzerschiffe*)
(Mitte Mai 1897 vom Stapel).

England: Jupiter, Prinz George, Victorious, Magnificent, Majestic, Empreß of India, Ramillies, Repulse, Revenge, Revolution, Royal Oak, Royal Sovereign, Hood, Renown, Nile, Trafalgar, Anson, Benbow, Camperdown, Collingwood, Howe, Rodney, Barfleur, Centurion, Sans Pareil, Inflexible, Dreadnought, Colossus, Edinburgh, Devastation, Thunderer, Neptune, Agamemnon, Ajax, Temeraire, Alexandra, Superb, Sultan, Hercules, Monarch, Bellerophon, Swiftsure, Triumph, Audacious, Invincible, Iron Duke, Rupert, Conqueror, Hero, Cäsar, Hannibal, Illustrious, Mars, sowie die Küsten-Panzerschiffe Cyclops, Glatton, Gorgon, Hecate, Hotspur, Hydra, Abyssinia, Magdala, Cerberus, Scorpion, Wivern — zusammen 64 Panzer, darunter 53 Schlachtschiffe.

Frankreich: Bouvet, Carnot, Charles Martel, Jauréguiberry, Masséna, Baudin, Formidable, Charlemagne, Gaulois, St. Louis, Brennus, Hoche, Magenta, Marceau, Neptune, Duquesne, Courbet, Devastation, Redoutable, Friedland, Richelieu, Colbert, Trident, Suffren, Caïman, Indomptable, Requin, Terrible, Bouvines, Tréhouart, Jemappes, Valmy, Fulminant, Furieux, Tonnant, Tonnerre, sowie die Küsten-Panzerschiffe Vengeur und Tempête — zusammen 38 Panzer, darunter 36 Schlachtschiffe.

Italien: Italia, Lepanto, Re Umberto, Sardegna, Sicilia, Dandolo, Duilio, Andrea-Doria, Francesco-Morosini, Ruggiero-di-Lauria, Ammiraglio-di-St. Bon — zusammen 11 Panzer, alles Schlachtschiffe.

Rußland (Ostseeflotte): Sebastopol, Petropavlosk, Poltava, Navarin, Sißoi Veliki, Imperator Alexander II., Imperator Nicolai I., Peter Veliki, Gangut und die Küsten-Panzerschiffe Adm. Senjavin, Adm. Uschakov, Gen. Adm. Apraxin, Adm. Cicagov, Adm. Spiridov, Adm. Lazareff, Adm. Greigh, Kreml, Netron-Menja, Pervenec — zusammen 19 Panzer, darunter 9 Schlachtschiffe.

---

*) Den Küsten-Panzerschiffen wurden alle Panzer zwischen 2000 und 5000 Tonnen-Deplacement zugerechnet, über 5000 T. zu den Schlachtschiffen, unter 2000 T. zu den hier nicht berücksichtigten Panzer-Kanonenbooten gezählt.

Deutschland: Brandenburg**), Weißenburg**), Kurf. Friedrich Wilhelm**), Wörth**), Sachsen**), Bayern**), Württemberg**), Baden**), Oldenburg**) und die Küsten-Panzerschiffe Odin, Aegir, Beowulf, Frithjof, Hagen, Heimdall, Hildebrand, Siegfried — zusammen 17 Panzer, darunter 9 Schlachtschiffe.
Vereinigte Staaten: Indiana, Maßachußets, Oregon, Maine, Texas, Jowa und die Küsten-Panzerschiffe Terror, Amphitrite, Miantonomoh, Monadnock, Puritan, Monterey, Kathadin — zusammen 13 Panzer, darunter 6 Schlachtschiffe.
Oesterreich: Kronprinz Erzh. Rudolf, Kronprz. Erzh. Stephanie, Monarch, Wien, Budapest, Tegetthof, Costozza, Erzh. Albrecht, Don Juan d'Austria, Kaiser Max, Prinz Eugen, Kaiser, Habsburg — zusammen 13 Schlachtschiffe.
Japan: Fusijama, Jaschima, Tschenjuen und das Küsten-Panzerschiff Fuso — zusammen 4 Panzer, darunter 3 Schlachtschiffe.

Im Bau befinden sich für:

England:	5	Schlachtschiffe	mit	65 000	Tonnendeplacement.
Japan:	4	"	"	60 000	" "
Ver. Staaten:	5	"	"	56 000	" "
Rußland:	2	"	"	25 000	" "
Deutschland:	2	"	"	23 000	" "
Frankreich:	2	"	"	18 000	" "
Italien:	1	"	"	9 000	" "
Oesterreich:	0				

**) Schlachtschiffe, doch verdienen diese Bezeichnung nur die 4 neuen Schiffe: Brandenburg, Weißenburg, Kurf. Friedrich Wilhelm, Wörth (vergl. Seite 32).

Zu Tafel 2 (siehe umseitig).

Auf einer senkrechten Linie sind die Verhältnisgrößen der nach 1880 neugebauten Panzer-Schlachtschiffe abgetragen; das Maß geben auch hier die wagrechten Linien, welche das Deplacement in Tonnen anzeigen.

Tafel 4 (siehe umseitig)

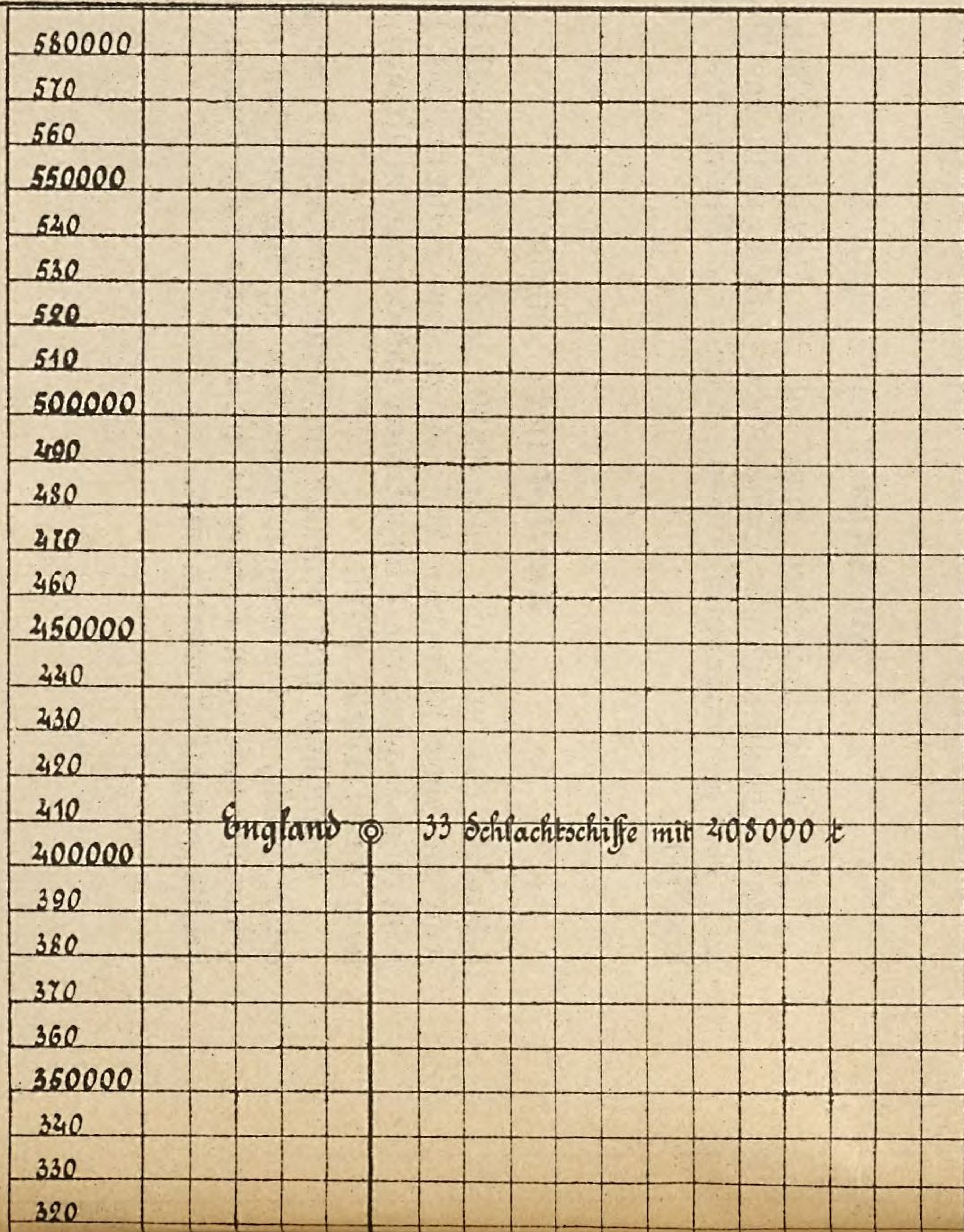
behandelt das moderne, nach 1880 gebaute Kreuzer-Material und zeigt auf einer senkrechten Linie die in dem Zeitraum bis Mai 1897 vom Stapel gelassenen Panzerkreuzer und geschützten Kreuzer, summiert nach ihrem Deplacement.

Deutschland steht demnach mit seiner modernen Kreuzerflotte an achter Stelle, wobei noch zu erwähnen ist, daß die eben vom Stapel gelaufenen unfertigen Kreuzer II Kl. Victoria Luise, Hertha und Freya bereits mitgezählt worden sind.

Taf. 2.

Was die Nationen an Panzer-Schlachtschiffen bauten nach dem Jahre 1880 bis Mai 1897.

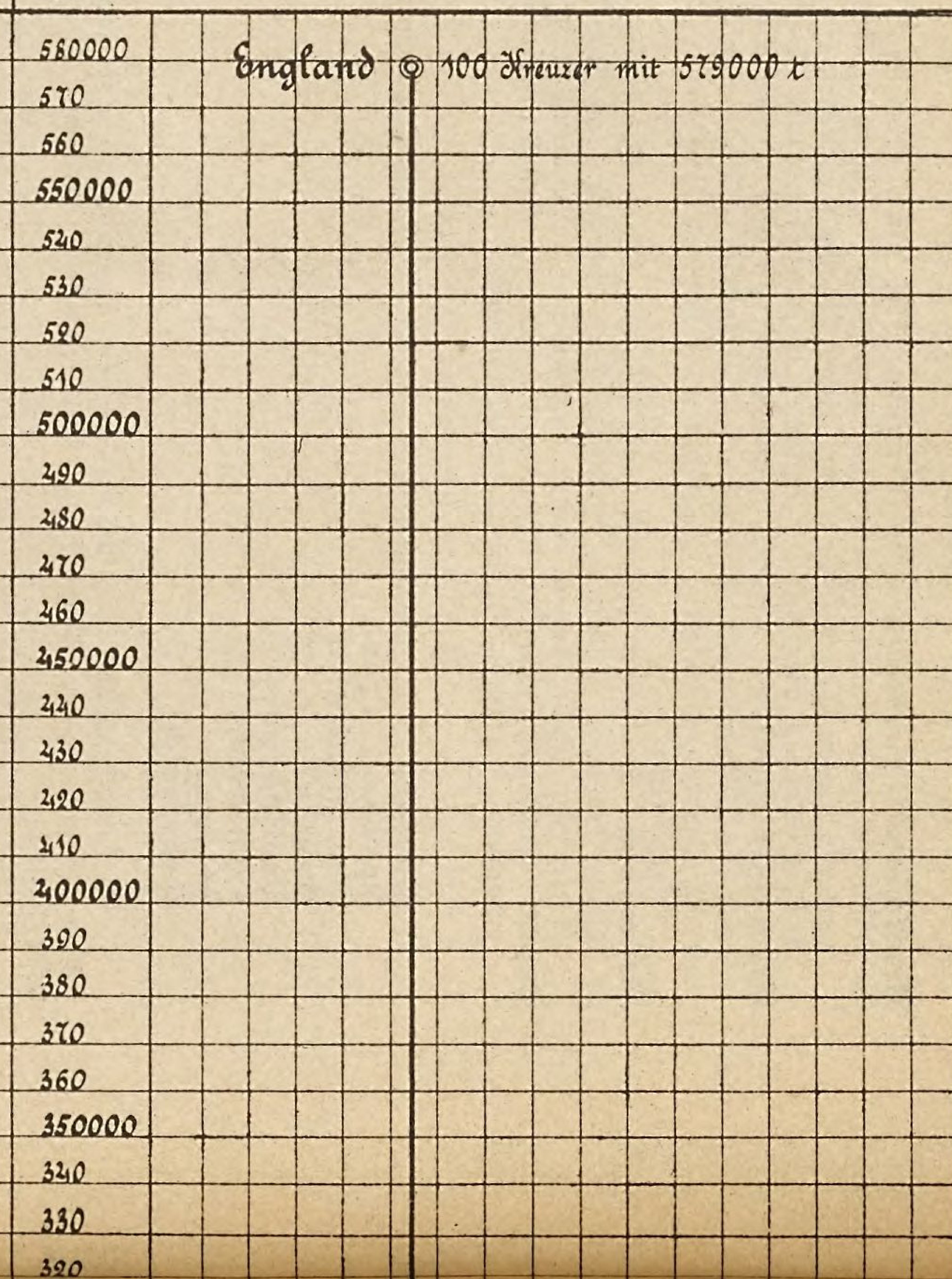
Deplacement in Tonnen



Taf. 4.

Was die Nationen an neuzeitigen Kreuzern (Panzer-Kreuzern u. Geschützten Kreuzern) bauten nach dem Jahre 1880 bis Mai 1897.

Deplacement in Tonnen



Scale	Country	Number	Ships	Tonnage
250000 / 240	Frankreich	26	Schlachtschiffe	mit 246 000 t
100000 / 90	Italien	8	Schlachtschiffe	mit 98000 t
70	Russland	8	" "	" 75000 t
60 / 50000	Deutschland	6	" "	" 56000 t
50000	Ver. Stäten	6	" "	" 55000 t
30	Oesterreich	5	" "	" 29000 t
20 / 10	Spanien	2	" "	" 19000 t

Scale	Country	Number	Ships	Tonnage
140	Frankreich	35	Kreuzer	mit 145 000 t
90	Ver. Stäten	23	" "	" 91 000 t
60	Russland	9	" "	" 64 000 t
50000	Italien	16	" "	" 54 000 t
40	Spanien	10	" "	" 48 000 t
40 / 30	Japan	11	" "	" 38 000 t
30	Deutschland	7	" "	" 37 000 t
10	Oesterreich	3	" "	" 13 000 t

Tafel 5 (siehe umseitig)

gewährt eine Uebersicht über die Bestände an Kreuzern aller Arten in den Jahren 1880—1897 bezw. 1898 analog wie die Tafel I die Panzerflotten darstellt. Das Jahr 1897 bezieht sich auf das, was bis Ende dieses Jahres vom Stapel gelaufen, zum Teil also noch wie z. B. die drei deutschen Kreuzer II. Klasse „Viktoria Luise", unfertig ist, „Hertha" und „Freya".

Es beweist die Karte, daß ziffernmäßig die deutsche Kreuzerflotte in folgender Weise rückwärts ging. Sie stand:

1880 an dritter Stelle,
1885 an vierter Stelle und steht
1898 an fünfter Stelle.

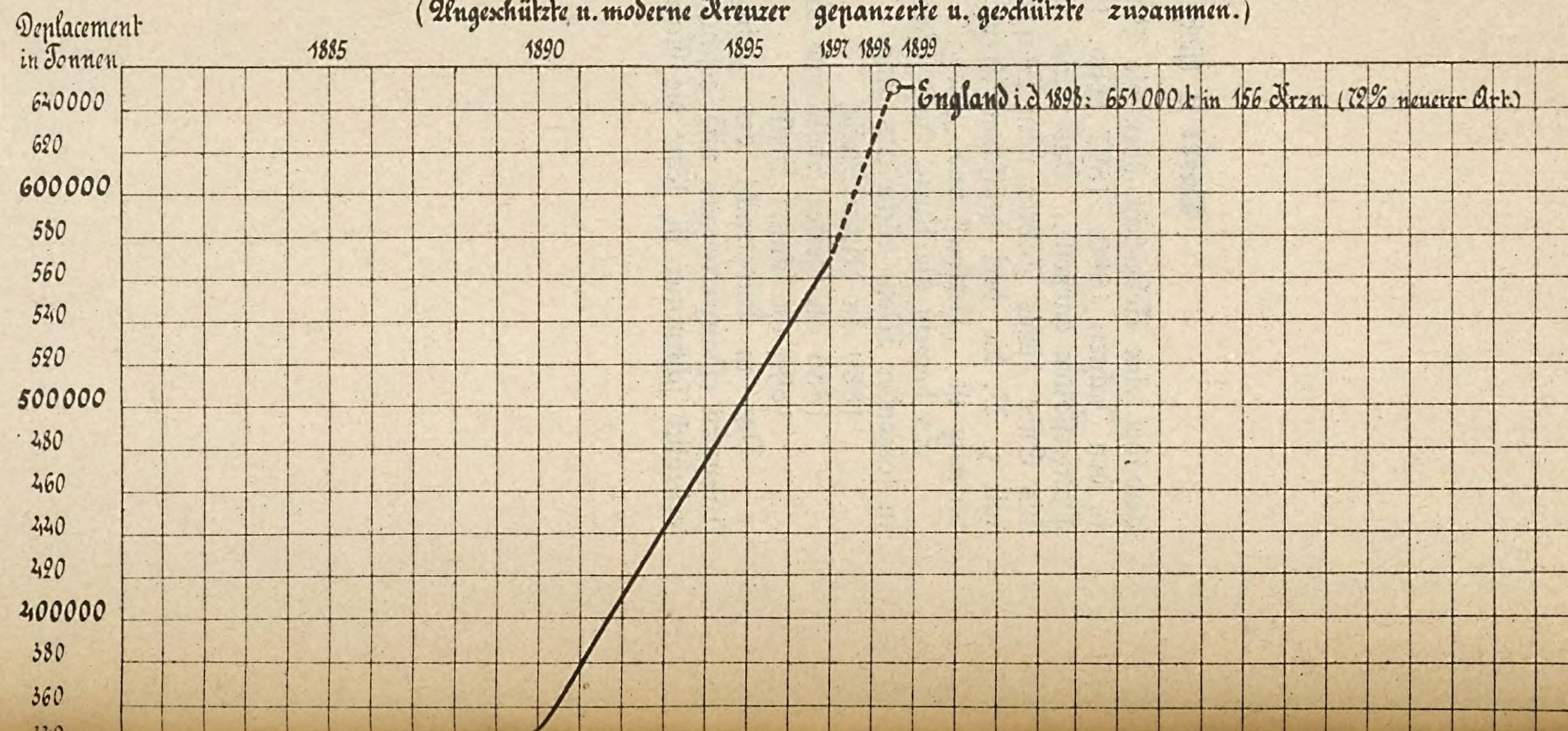
Das in Anbetracht des geringen Prozentsatzes an modernen Kreuzern (Panzerkreuzern und geschützten Kreuzern) unsere Lage noch erheblich schlimmer ist, lehrt die Tafel IV.

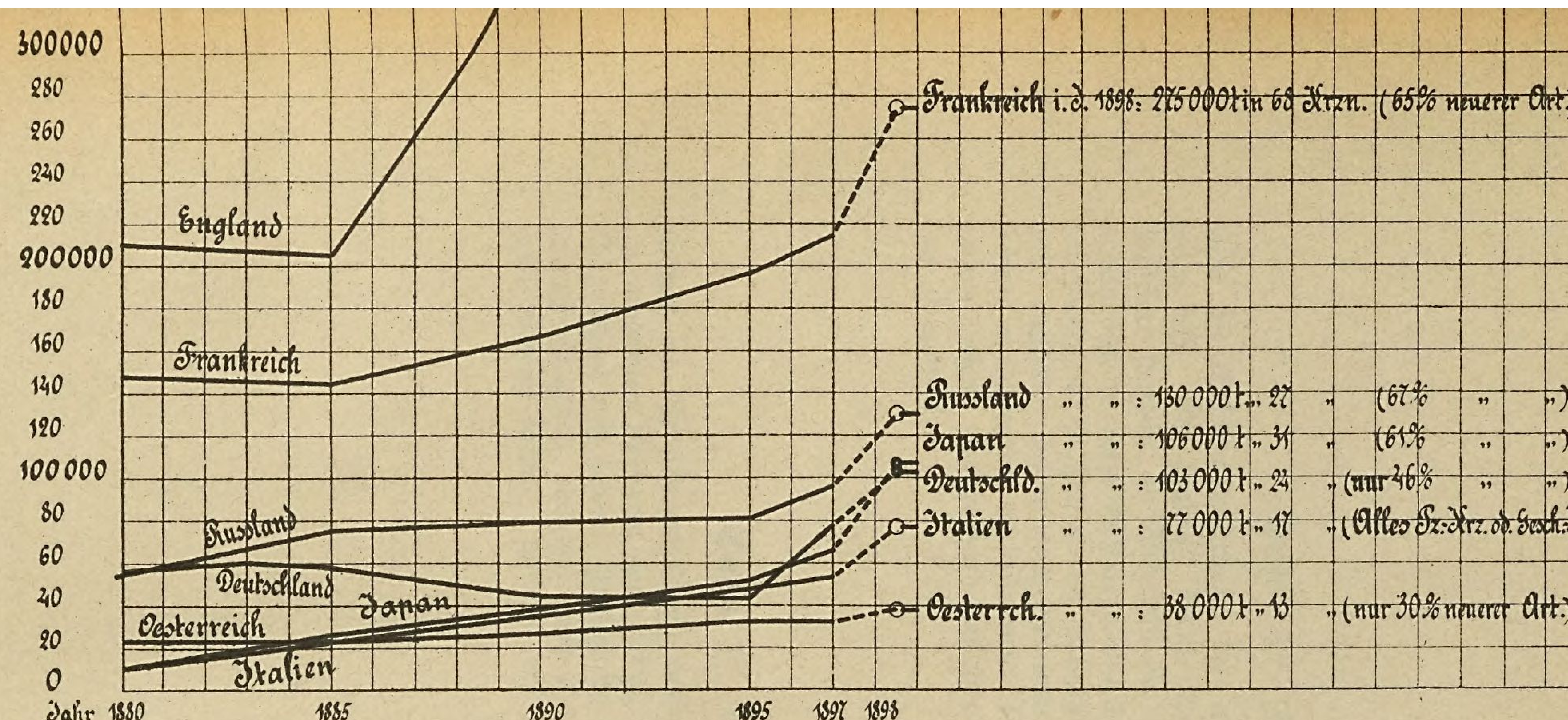
Das Zurückbleiben der deutschen Kreuzerflotte in den Jahren 1880, 1885, 1890, 1895, 1897 u. 1898.

Taf. 3.

(Die veralteten, noch activ gehaltenen Kreuzer aus d. Zeit vor 1880 mit eingerechnet)

(Ungeschützte u. moderne Kreuzer gepanzerte u. geschützte zusammen.)





Bestände im Mai 1897	England	: 144	Kreuzern mit	570 000 t	140	Sz.-Krz. oder Gesch. Krz.	
	Frankreich	: 58	"	" 214 000 t	37	" " " "	
	Russland	: 23	"	" 96 000 t	13	" " " "	
	Deutschld.	: 20	"	" 78 000 t	10	" " " "	●
	Japan	: 22	"	" 55 000 t	13	" " " "	
	Italien	: 16	"	" 54 000 t	16	" " " "	
	Oesterrch.	: 12	"	" 32 000 t	3	" " " "	

● darunter 3 veraltete Schlachtschiffe.

Das Zurückbleiben der deutschen Kreuzerflotte.
- 1880 an 3. Stelle stehend.
- 1885 " 4. " "
- 1898 " 5. " "

Tafel 5[a] (siehe umseitig)

giebt die Größenverhältnisse der meisten europäischen Handelsflotten unter sich. Die englische konnte wegen Mangel an Raum nicht mit illustriert werden; sie übertrifft die deutsche um das siebenfache. Als zweitgrößte in ihrer Leistungsfähigkeit steht die deutsche Kauffahrteiflotte da, bedeutend größer als die französische, ja größer als die französische und russische zusammengenommen. Natürlicher Weise müßte der Schutz, welchen die verschiedenen Mächte ihren Handelsmarinen angedeihen lassen, entsprechend gestaltet sein, indes die Tafel Vb bezeugt das Gegenteil.

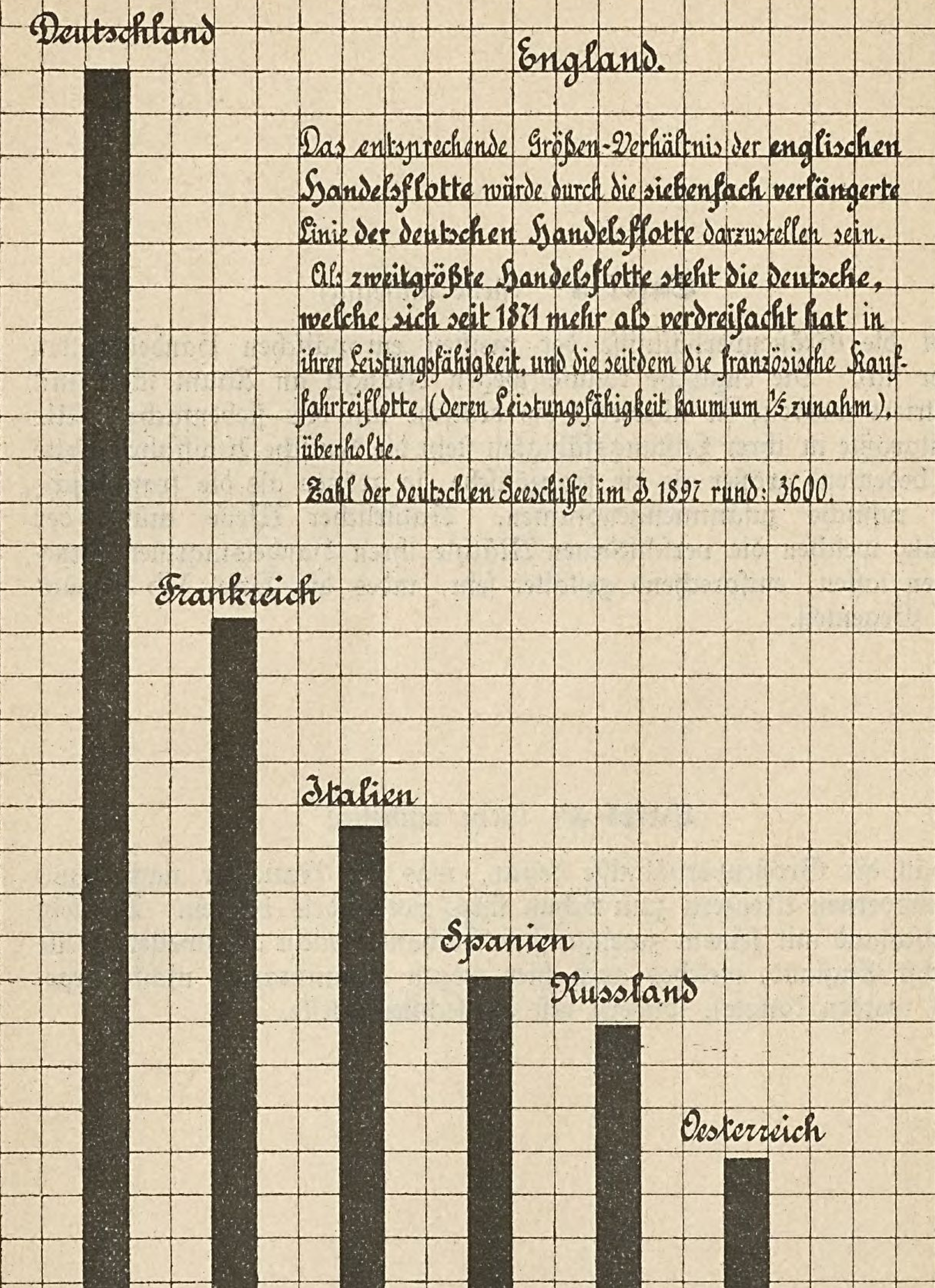
Tafel 5[b] (siehe umseitig)

enthält die Größenverhältnisse dessen, was die Nationen nach 1880 an modernen Kreuzern zum Schutz ihres Seehandels bauten. Da steht Deutschland mit seinem zweitgrößten Seehandel nicht an zweiter Stelle (nächst England, welches auch hier wegen Raummangel nicht dargestellt werden konnte), sondern erst an sechster Stelle.

Die Verhältnißgrößen der Handelsflotten

Taf. 5a

Seeschiffe über 100 t Gehalt.



Das entsprechende Größen-Verhältnis der englischen Handelsflotte würde durch die siebenfach verlängerte Linie der deutschen Handelsflotte darzustellen sein.

Als zweitgrößte Handelsflotte steht die deutsche, welche sich seit 1871 mehr als verdreifacht hat in ihrer Leistungsfähigkeit, und die seitdem die französische Kauffahrteiflotte (deren Leistungsfähigkeit kaum um 1/5 zunahm), überholte.

Zahl der deutschen Seeschiffe im J. 1897 rund: 3600.

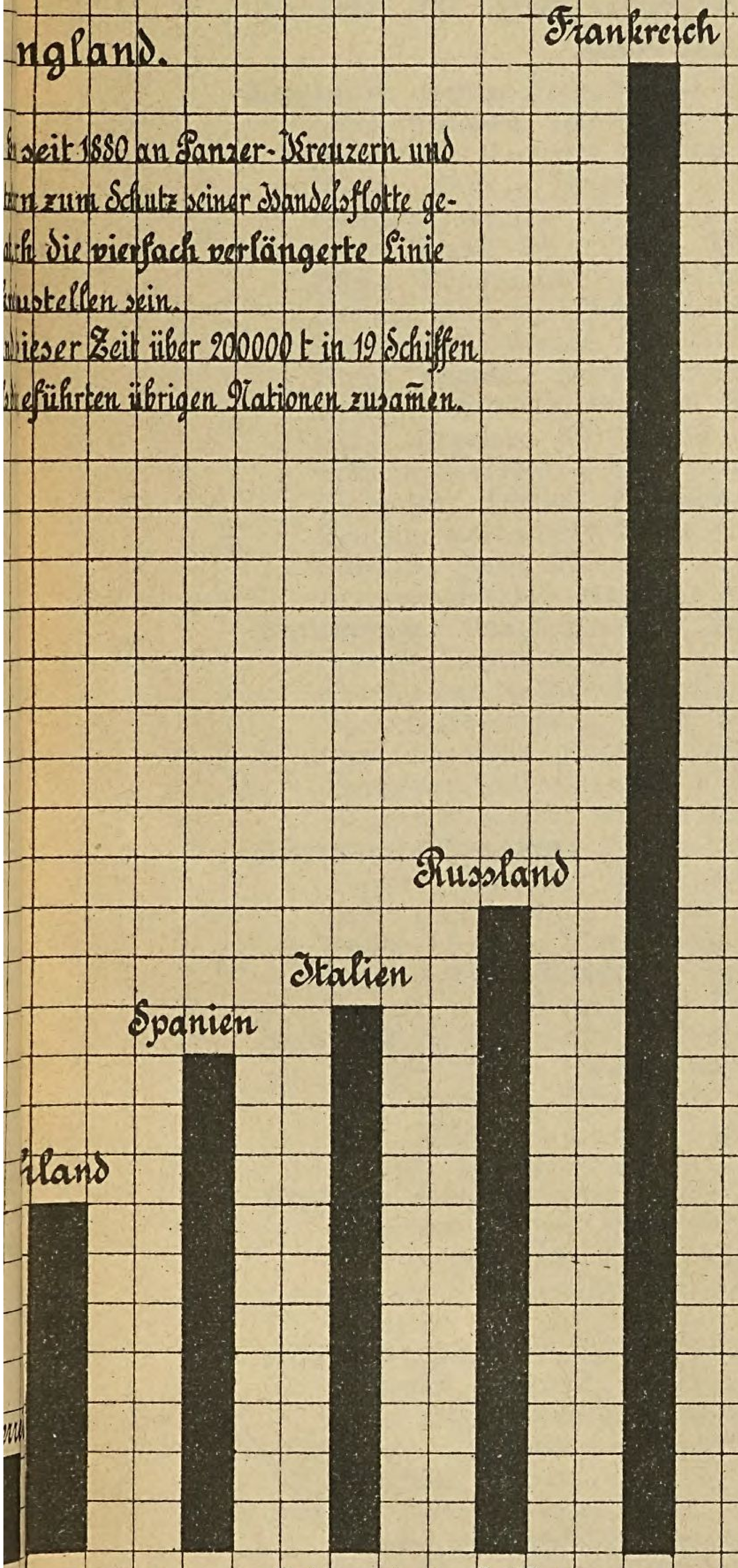
Deutschland:	1.887 000	Gesamt-	Tonnen-	Gehalt	der	Handelsflotte.
Frankreich:	1.095 000	"	"	"	"	"
Italien:	779 000	"	"	"	"	"
Spanien:	554 000	"	"	"	"	"
Russland:	488 000	"	"	"	"	"
Oesterreich-Ungarn:	305 000	"	"	"	"	"
England:	13.242 000	"	"	"	"	"

…hältnißgrößen der nach 1880 (zum Schutz der Handelsflotten)
…uten Panzer-Kreuzer und Geschützten-Kreuzer.

Taf. 5b

…ngland.

…seit 1880 an Panzer-Kreuzern und
…n zum Schutz seiner Handelsflotte ge-
…ch die vierfach verlängerte Linie
…ustellen sein.
…dieser Zeit über 200000 t in 19 Schiffen
…eführten übrigen Nationen zusamen.



…euzeitige Kreuzer (Pz. Kz. und Gesch. Krz.) mit 145 000 t
" " " " " " 64 000 "
" " " " " " 54 000 "
" " " " " " 48 000 "
" " " " " " 37 000 "
" " " " " " 13 000 "
(zusammen:) Summe: 81 Schiffe mit 361 000 t.
" " " " " " 579 000 " England 100 " " 579 000 t.

Zu Tafel VI. (Siehe umseitig.)

Namen der Panzer-Kreuzer und geschützten Kreuzer*)

(Mitte Mai 1897 vom Stapel).

England: Panzer-Kreuzer: Aurora, Australia, Galathea, Immortalité, Narcissus, Orlando, Undaunted, Nelson, Northampton, Shannon, Warspite, Imperieuse, Powerful, Terrible u. die geschützten Kreuzer: Diadem, Europa, Niobe, Blake, Blenheim, Crescent, Royal Arthur, Edgar, Endymion, Gibraltar, Grafton, Hawke, St. George, Theseus, Arrogant, Furious, Gladiator, Diana, Dido, Doris, Isis, Juno, Venus, Eclipse, Minerva, Talbot, Astrea, Bonaventura, Cambrian, Charybdis, Flora, Forte, Fox, Hermione, Aeolus, Brilliant, Indefatigable, Intrepid, Iphigenia, Pique, Rainbow, Retribution, Sirius, Spartan, Andromache, Apollo, Latona, Melampus, Naiad, Sappho, Scylla, Sybille, Thetis, Terpsichore, Tribune, Amphion, Arethusa, Leander, Phaëton, Severn, Thames, Pelorus, Proserpine, Pactolus, Pegasus, Magicienne, Marathon, Melpomene, Medea, Medusa, Calliope, Calypso, Pallas, Pearl, Phoebe, Philomel, Carysfort, Champion, Cleopatra, Comus, Conquest, Constance, Cordelia, Curacao, Barham, Bellona, Barracouta, Barrosa, Blanche, Blonde, Pylades, Rapid, Royalist, Satellite, Forth, Mersey — zusammen 14 Panzer-Kreuzer und 96 gesch. Kreuzer, also 110 neuzeitige Kreuzer.

Frankreich: Panzer-Kreuzer: Bayard, Duguesclin, Turenne, Vauban, Victorieuse, Dupuy de Lôme, Pothuau, Bruix, Charner, Chanzy, Latouche-Tréville und die geschützten Kreuzer: Cecille, Tage, Sfax, Jean-Bart, Alger, Davout, Coëtlogon, Forbin, Surcouf, Troude, Isly, D'Entrecasteaux, Catinat, Descartes, Pascal, Cassard, D'Assas, Du Chayla, Bugeaud, Friant, Chasseloup-Laubat, Suchet, Linois, Galilee, Cosmao, Lalande — zusammen 11 Panzer-Kreuzer und 26 gesch. Kreuzer, also 37 neuzeitige Kreuzer.

Vereinigte Staaten: Panzer-Kreuzer: Brooklyn, New-York und geschützte Kreuzer: Columbia, Minneapolis, Olympia, Chicago, Baltimore, S. Francisco, Philadelphia, Newark, Charleston, Cincinnati, Raleigh, Atlanta, Boston, Detroit, Marblehead, Montgomery, Bennington, Concord, Yorktown, Castine, Machias — zusammen 2 Panzer-Kreuzer und 21 geschützte Kreuzer, also 23 neuzeitige Kreuzer.

Rußland (Ostseeflotte): Panzer-Kreuzer: Roßia, Rurik, Adm. Nachimoff, Pamjat Azowa, Minin, Dimitri Donskoy, Wladimir-Monomach, General Admiral, Herzog Edinburski und die geschützten Kreuzer: Rynda, Swetlana, Adm. Korniloff — zusammen 9 Panzer-Kreuzer und 3 geschützte Kreuzer, also 12 neuzeitige Kreuzer.

Italien: Panzer-Kreuzer: Carlo Alberto, Vettor Pisani, Marco Polo und die geschützten Kreuzer: Bausan, Etna, Fieramosca, Stromboli, Vesuvio, Calabria, Dogali, Elba, Etruria, Lombardia, Piemonte, Umbria, Liguria — zusammen 3 Panzer-Kreuzer und 13 geschützte Kreuzer, also 16 neuzeitige Kreuzer.

Spanien: Panzer-Kreuzer: Princesa de Asturias, Infanta Maria Teresa, Alm. Oquendo, Viscaya, Christobal Colon und die geschützten Kreuzer: Alfonso XIII., Lepanto, Marques de la Ensenada, Isla de Luzon, Isla de Cuba — zusammen 5 Panzer-Kreuzer und 5 geschützte Kreuzer, also 10 neuzeitige Kreuzer.

Japan: Panzer-Kreuzer: Hijei, Kongo, Tschijoda und die geschützten Kreuzer: Idsukuschima, Hasidate, Suma, Madsuschima, Joschino, Naniwa, Takatschio, Akisuschima, Idsumi, Tsijuen — zusammen 3 Panzer-Kreuzer und 10 gesch. Kreuzer, also 13 neuzeitige Kreuzer.

---

*) In dieser Liste sind die veralteten Panzer-Schlachtschiffe, welche als Panzer-Kreuzer aufgebraucht werden, nicht einbegriffen, es sind das in England 4, in Deutschland 3 und in Rußland 1 Panzerschiff.

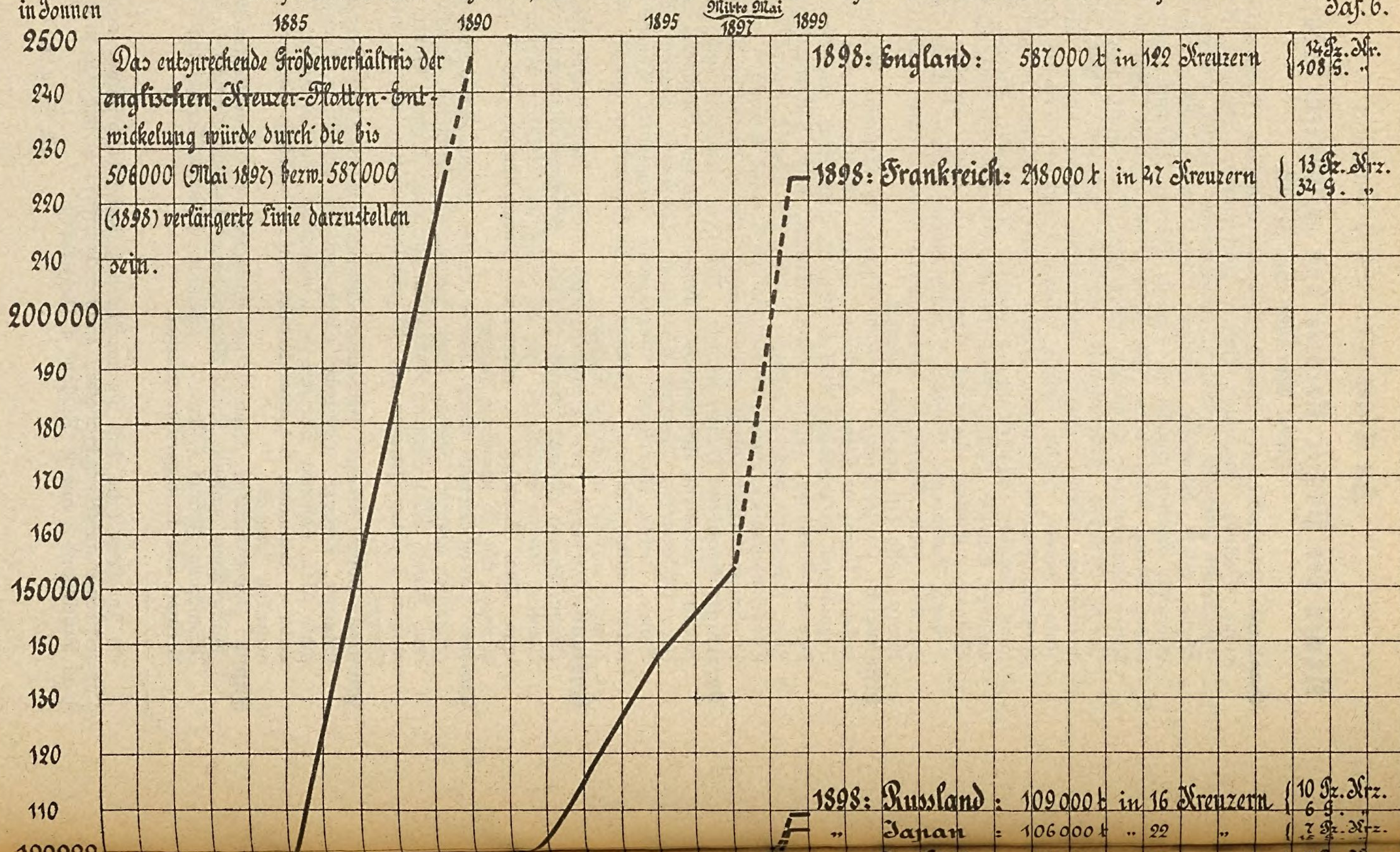
W. S. g. u.

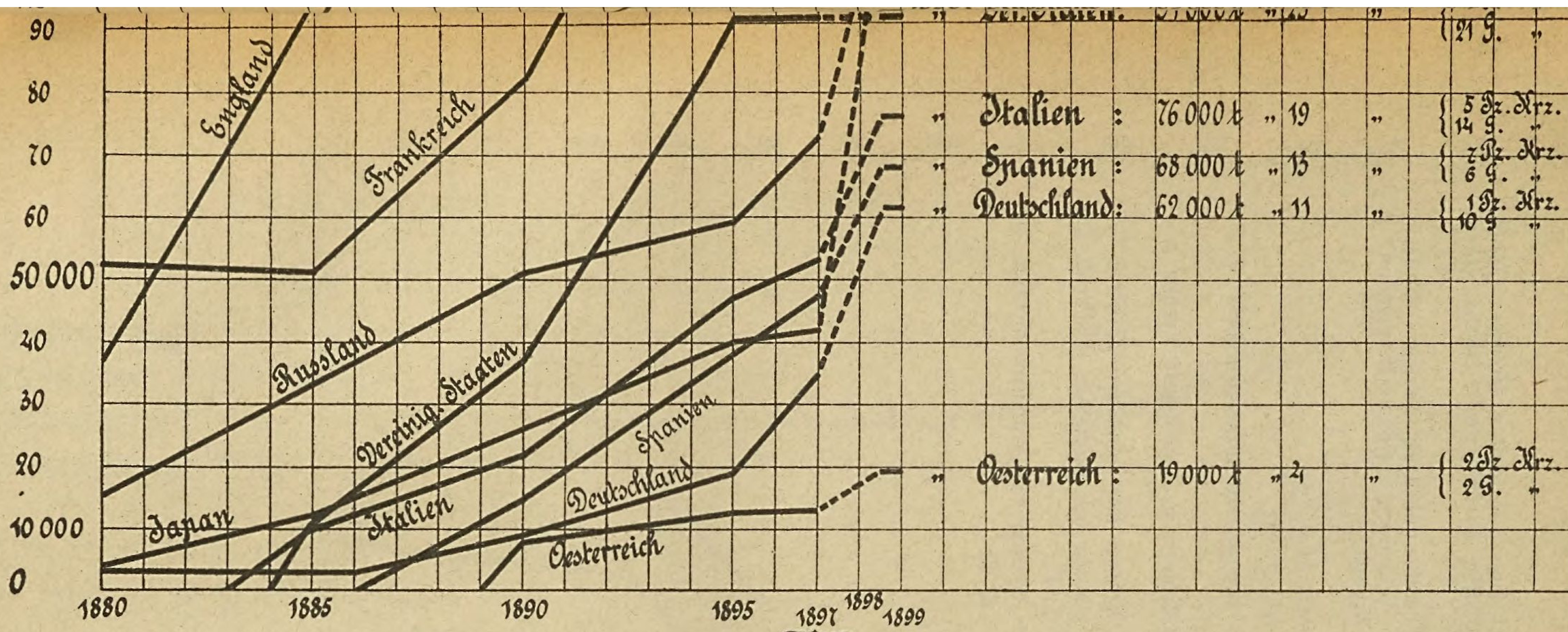
Entwickelung der neuzeitigen Kreuzer-Flotten von 1880–1897 und 1898.

(Die Panzer-Kreuzer und Geschützten Kreuzer).

Die punktirten Linien zeigen an, was Mitte Mai 1897 sich in Arbeit befindet u. bis Ende 1898 daher vom Stapel sein wird.

Taf. 6.





Mitte Mai 1897:

England	: in	110	Kreuzern	506000 t	(14 Pz. Krz. und	96 Gesch. Krz.)
Frankreich	: "	37	"	156000 t	(11 " " "	26 " ")
Russland	: "	12	"	76000 t	(9 " " "	3 " ")
Ver. Staaten	: "	23	"	91000 t	(2 " " "	21 " ")
Italien	: "	16	"	54000 t	(3 " " "	13 " ")
Spanien	: "	10	"	48000 t	(5 " " "	5 " ")
Japan	: "	13	"	42000 t	(3 " " "	10 " ")
Deutschld.	: "	7	"	37000 t	(0 " " "	7 " ")
Oesterrch.	: "	3	"	13000 t	(1 " " "	2 " ")

Bemerkung:
In dieser Karte sind außer den Geschützten Kreuzern nur die für den Dienst als Panzer-Kreuzer gebauten Schiffe berücksichtigt, nicht solche altersschwache Panzerschlachtschiffe eingerechnet, welche in die Liste der Panzer-Kreuzer übergeschrieben wurden, um als solche noch kurze Zeit aufgebraucht zu werden.

Hierzu würden zählen:
- In England: 4 Schiffe mit 42000 t (Achilles, Agincourt, Minotaur, Northumberland)
- " Deutschld.: 3 " " 25000 t (König Wilhelm, Kaiser, Deutschland)
- " Russland: 1 " " 4500 t (Knjäs Pojarski.)

Deutschland: Panzer-Kreuzer neuer Art fehlen, geschützte Kreuzer: Irene, Prinzeß Wilhelm, Kaiserin Augusta, Gefion, Victoria Luise, Hertha, Freya, mithin 7 geschützte Kreuzer.

Oesterreich: Panzer-Kreuzer: Maria Theresia und gesch. Kreuzer: Kaiserin Elisabeth, Kaiser Franz Josef I. — zusammen 1 Panzer-Kreuzer und 2 geschützte Kreuzer, also 3 neuzeitige Kreuzer.

Im Bau befinden sich für:

England: 12 geschützte Kreuzer mit 81 000 T. D.

Frankreich: 2 Panzer-Kreuzer u. 8 gesch. Kreuzer mit zusammen 62000 T. D.

Ver. Staaten: 0.

Rußland (für d. Ostseeflotte): 1 Panzer-Kreuzer u. 3 geschützte Kreuzer mit zusammen 33 000 T. D.

Italien: 2 Panzer-Kreuzer und 1 gesch. Kreuzer mit zusammen 22 000 T. D.

Spanien: 2 Panzer-Kreuzer u. 1 gesch. Kreuzer mit zusammen 20000 T. D.

Japan: 9 geschützte Kreuzer mit 50 000 T. D.

Deutschland: 1 Panzer-Kreuzer u. 3 gesch. Kreuzer mit zusammen 25000 T. D.

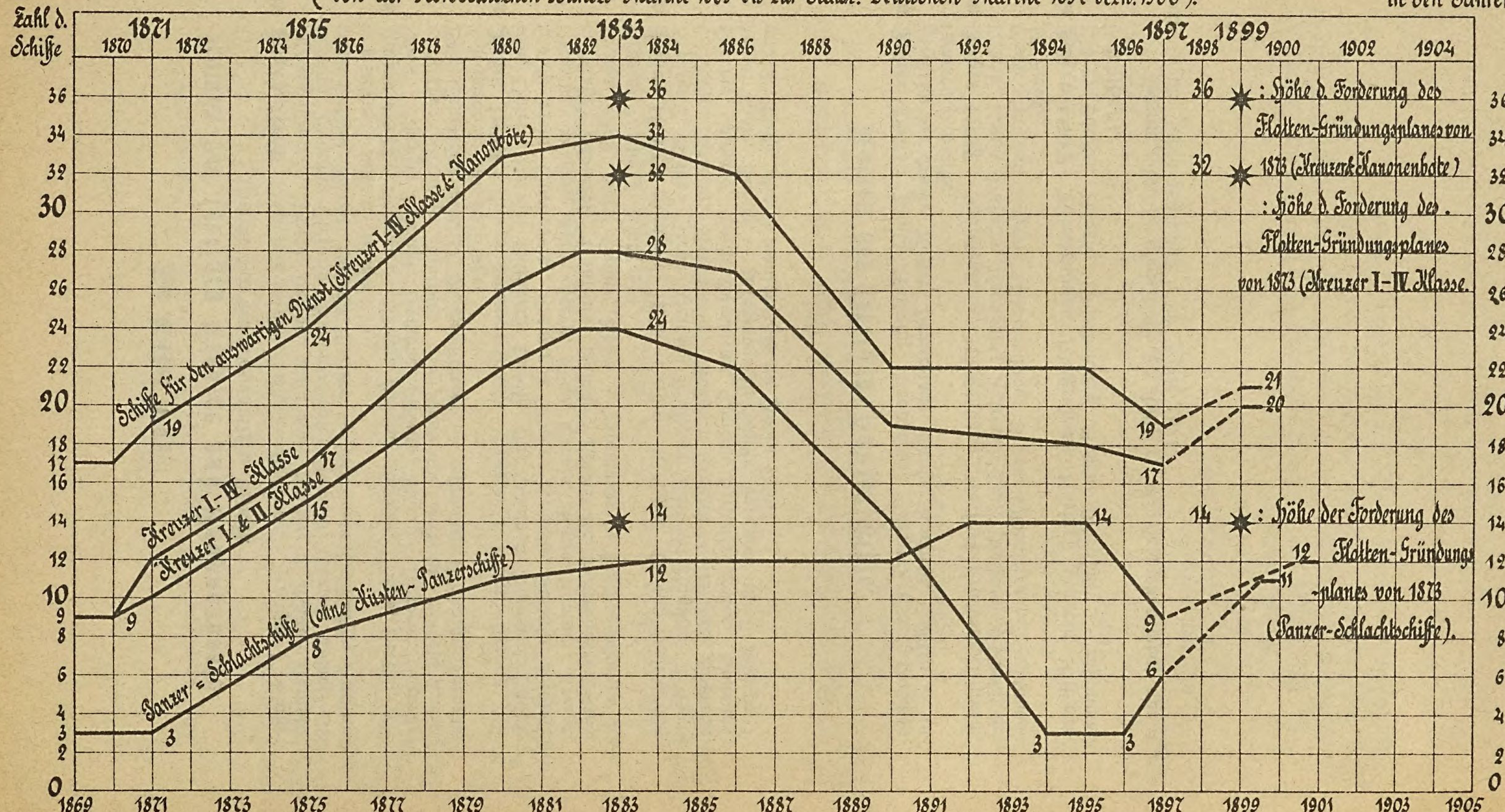
Oesterreich: 1 Panzer-Kreuzer mit 6000 T. D.

Taf. 7

Der Aufschwung u. Niedergang der Deutschen Flotte

(von der Norddeutschen Bundes-Marine 1869 bis zur Kaisl. Deutschen Marine 1897 bezw. 1900).

in den Jahren



Zu Tafel VII.

Namen der fertigen Kreuzer und Kanonenboote
(Schiffe für den auswärtigen Dienst).

Im Jahre 1869 (Norddeutsche Bundes-Marine): Kreuzer 1. Klasse: Arcona, Gazelle, Vineta, Hertha, Elisabeth. Kreuzer 2. Klasse: Nymphe, Medusa, Augusta, Victoria. Kanonenboote: Delphin, Cyclop, Comet, Camäleon, Blitz, Drache, Basilisk, Meteor — zusammen 17 Schiffe, darunter 9 Kreuzer 1. und 2. Klasse.

Im Jahre 1871: Kreuzer 1. Klasse: Arcona, Gazelle, Vineta, Hertha, Elisabeth. Kreuzer 2. Klasse: Nymphe, Medusa, Augusta, Victoria. Kreuzer 4. Klasse: Albatroß, Nautilus. Kanonenboote: Delphin, Cyclop, Comet, Blitz, Camäleon, Basilisk, Drache, Meteor — zusammen 19 Schiffe, darunter 9 Kreuzer 1. und 2. Klasse.

Im Jahre 1883: Panzer-Korvette Hansa. Kreuzer 1. Klasse: Arcona, Gazelle, Vineta, Hertha, Elisabeth, Leipzig, Prz. Adalbert, Bismarck, Moltke, Stosch, Stein, Gneisenau. Kreuzer 2. Klasse: Nymphe, Medusa, Augusta, Victoria, Ariadne, Luise, Freya, Olga, Carola, Marie, Sophie. Kreuzer 4. Klasse: Albatroß, Nautilus, Habicht, Möve. Kanonenboote: Cyclop: Drache, Wolf, Iltis, Hyäne, Adler — zusammen 34 Schiffe, darunter 24 Kreuzer 1. und 2. Klasse.

Im Jahre 1897: Kreuzer 1. Klasse: König Wilhelm, Kaiser, Deutschland. Kreuzer 2. Klasse: Irene, Prinzeß Wilhelm, Kaiserin Augusta. Kreuzer 3. Klasse: Arcona, Alexandrine, Gefion. Kreuzer 4. Klasse: Schwalbe, Sperber, Bußard, Falke, Cormoran, Condor, Seeadler, Geier. Kanonenboote: Wolf, Habicht — zusammen 19 Schiffe, darunter nur 6 Kreuzer 1. und 2. Klasse, also 3 weniger als im Jahre 1869!

Namen der fertigen Panzerschiffe.

Im Jahre 1877: König Wilhelm, Kronprinz, Friedrich Carl, Preußen, Friedrich der Große, Kaiser, Deutschland, Großer Kurfürst, Sachsen — zusammen 9 Schiffe.

Im Jahre 1892: Brandenburg, Weißenburg, Kurfürst Friedrich Wilhelm, Wörth, König Wilhelm, Kronprinz, Friedrich Carl, Preußen, Friedrich der Große, Sachsen, Bayern, Württemberg, Baden, Oldenburg — zusammen 14 Schiffe.

Im Jahre 1897: Brandenburg, Weißenburg, Kurfürst Friedrich Wilhelm, Wörth, Sachsen, Bayern, Württemberg, Baden, Oldenburg — zusammen 9 Schiffe.*)

---

*) Davon 2 der Sachsen-Klasse im Umbau, also kriegsbrauchbar nur 7 gegen 14 im Jahre 1894 und 9 im Jahre 1877.

III. Teil.

Die geplante Wiederherstellung deutscher Seemacht.

Die im ersten Teil dieser Arbeit besprochenen Gefahren, welche uns Deutschen aus mangelnder Seemacht bedrohen, weisen im Verein mit dem im zweiten Abschnitt geführten Nachweis, daß wir mit unserer Marine in Verfall geraten, teilweise selbst von halbzivilisierten Staaten schon überflügelt, und in einen wahren Schwächezustand zur See geraten sind, ernstlich auf die dringende Notwendigkeit hin, unser Vaterland so schnell und sicher wie irgend möglich aus seiner kritischen Lage zu befreien.

Der Bundesrat hat diese Pflicht anerkannt und einem Gesetz-Entwurf seine Zustimmung gegeben, welcher nun dem Reichstag als dem anderen gesetzgebenden Faktor zur Beschlußfassung vorliegt. Der Inhalt ist folgender:

Entwurf eines Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte.

vom . . . .

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen u. s. w. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

I. Schiffsbestand.

§ 1.

1. Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf:
   a) verwendungsbereit:
      17 Linienschiffe,
      8 Küstenpanzerschiffe,
      9 große Kreuzer,
      26 kleine Kreuzer;
   b) als Material-Reserve:
      2 Linienschiffe,
      3 große Kreuzer,
      4 kleine Kreuzer.

2. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung:

als Linienschiffe	12
„ Küstenpanzerschiffe . . .	8
„ große Kreuzer	10
„ kleine Kreuzer	23.

3. Die Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes (Ziffer 1) erforderlichen Neubauten sind so rechtzeitig in den Reichshaushalts-Etat aufzunehmen, daß die betreffenden Schiffe bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1904 fertig gestellt werden können.

§ 2.

Die Mittel für die regelmäßigen Ersatzbauten sind so rechtzeitig in den Reichshaushalts-Etat einzustellen, daß

Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren,
große Kreuzer nach 20 Jahren,
kleine Kreuzer nach 15 Jahren

ersetzt werden können.

II. Indiensthaltungen.

§ 3.

Die Mittel für die Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte sind jährlich bis zu solcher Höhe in den Reichshaushalts-Etat einzustellen, daß im Dienst gehalten werden können:

a) zur Bildung von aktiven Formationen:
   9 Linienschiffe,
   2 große Kreuzer,
   6 kleine Kreuzer;
b) als Stammschiffe von Reserveformationen:
   4 Linienschiffe,
   4 Küstenpanzerschiffe,
   2 große Kreuzer,
   5 kleine Kreuzer;
c) Zur Aktivierung einer Reserveformation auf die Dauer von 2 Monaten:
   2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe.

§ 4.

Die Bereitstellung der für die Indiensthaltung von Torpedofahrzeugen, Auslandsschiffen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten erforderlichen Mittel unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat nach Maßgabe des Bedarfs.

III. Personalstand.

§ 5.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen sollen vorhanden sein:

1. eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe;
2. volle Besatzungen für
   die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe,
   die Hälfte der Torpedofahrzeuge,
   die Schulschiffe,
   die Spezialschiffe;
3. Besatzungsstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der Besatzungen) für die zu Reserve-

formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe, die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;
4. der erforderliche Landbedarf;
5. ein Zuschlag von fünf Prozent vom Gesamtbedarfe.

§ 6.

Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen, sowie die Etatsstärken des sonstigen Personals unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat.

Urkundlich u. s. w.

Gegeben u. s. w.

Der Reichsanzeiger brachte zu dem obigen Gesetz-Entwurf folgende Erklärungen und Begründungen:

Offizielle Erklärungen und Begründungen des Gesetz-Entwurfs.

Die zur Zeit vorhandene Kriegsmarine bedarf der Verstärkung, um den erheblich gestiegenen Seeinteressen des Deutschen Reichs im Kriege und Frieden den erforderlichen Schutz zu gewähren. Um für diese Verstärkung eine gesunde Grundlage zu gewinnen, müssen sich die beiden gesetzgebenden Faktoren vor allem darüber einigen, wie stark die deutsche Flotte werden soll. Zu diesem Zweck ist eine Beschlußfassung des Reichstages über die Sollstärke der Marine nicht zu umgehen. Eine solche ist aber nur zu erzielen, wenn dem Reichstage ein Plan in Form eines Gesetzentwurfes vorgelegt wird. Denn von Plänen, welche die verbündeten Regierungen in Form von Denkschriften vorlegen, nimmt der Reichstag nur Kenntnis.

Nachdem in der Entwicklung der Technik eine gewisse Ruhe eingetreten ist und in allen Marinen im Wesentlichen dieselben Schiffstypen vorhanden sind, haben sich die Seemächte in den letzten Jahren hauptsächlich der Durcharbeitung der organisatorischen, taktischen und strategischen Fragen gewidmet. Es sind heute die Anschauungen hierüber so geklärt, daß unbedenklich Stärke und Zusammensetzung der deutschen Kriegsmarine gesetzlich festgelegt werden kann.

In dem von den verbündeten Regierungen aufgestellten Gesetzentwurf wird der Schiffsbestand der deutschen Flotte, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, wie folgt normiert: Verwendungsbereit sollen sein 17 Linienschiffe, 8 Küstenpanzerschiffe, 9 große und 26 kleine Kreuzer; als Materialreserve kommen dazu 2 Linienschiffe, 3 große und 4 kleine Kreuzer. Diese Stärke der Flotte wird von den verbündeten Regierungen als ausreichend, aber auch als unerläßlich bezeichnet, wenn das Reich seine maritimen Aufgaben erfüllen soll. In Anrechnung kommen auf diesen Sollstand von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen als Linienschiffe 12, als Küstenpanzerschiffe 8, als große Kreuzer 10 und als kleine Kreuzer 23. Es sind also an

Neubauten noch erforderlich 7 Linienschiffe, 2 große und 7 kleine Kreuzer; die gegenwärtige Zahl der Küstenpanzerschiffe wird für genügend erachtet.

Unzertrennlich von der Aufstellung eines gesetzlich begrenzten Sollbestandes der Flotte ist die Festlegung der Frist, binnen welcher dieser Bestand erreicht werden muß. Es ist dies nur die logische Konsequenz aus der ersteren Thatsache. Würde hier eine Lücke gelassen, so würde die Erreichung des Sollbestandes ganz ins Ungewisse gerückt und damit ein Zustand verlängert, dem man eben durch gesetzliche Regelung der Dinge ein Ende machen will. In dem Entwurf wird daher folgerichtig verlangt, daß die Mittel für die erforderlichen Neubauten so rechtzeitig in den Reichshaushalt aufzunehmen sind, daß der Sollbestand der Flotte bis zu einem bestimmten Zeitpunkte, nämlich bis zum Schluß des Rechnungsjahres 1904, erreicht wird.

Auf die Dauer kann aber der Sollbestand nur aufrecht erhalten werden, wenn für die nach Ablauf ihrer natürlichen Lebensdauer unbrauchbar gewordenen Schiffe rechtzeitig Ersatzbauten eingestellt werden. Diese Lebensdauer wird von der Marineverwaltung für Linien- und Küstenpanzerschiffe auf 25 Jahre, für große Kreuzer auf 20 und für kleine Kreuzer auf 15 Jahre bemessen. Auch hier fordert der Gesetzentwurf, daß die Mittel für diese zur Erhaltung des Sollbestandes notwendigen regelmäßigen Ersatzbauten rechtzeitig in den Etat aufgenommen werden.

Damit schließlich im Kriegsfalle die Schlachtflotte leisten kann, was man von ihr erwartet, ist ein bestimmtes Maß von Indiensthaltungen während des Friedens und das dazu erforderliche Personal unerläßlich. Von dem Umfange der Indiensthaltungen hängt die zu wählende Organisation der Schlachtflotte ab. Da jede Organisation etwas Dauerndes sein muß, so müssen auch die zur Durchführung derselben nötigen Indiensthaltungen gesetzlich gesichert sein. Zu diesem Zwecke bestimmt die Vorlage, daß die Mittel für die Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte jährlich bis zu solcher Höhe in den Reichshaushalt einzustellen sind, daß dauernd im Dienst gehalten werden können: erstens zur Bildung von aktiven Formationen 9 Linienschiffe, 2 große und 6 kleine Kreuzer, zweitens als Stammschiffe von Reserveformationen 4 Linienschiffe, 4 Küstenpanzerschiffe, 2 große Kreuzer und 5 kleine Kreuzer, drittens zur Aktivierung einer Reserveformation auf die Dauer von 2 Monaten 2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe. Nach Maßgabe des Bedarfs unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Etat die Bereitstellung der für die Indiensthaltung der Torpedofahrzeuge, Auslandsschiffe, Schulschiffe, Spezialschiffe und Kanonenboote erforderlichen Mittel.

Was den Personalstand betrifft, so sollen nach dem Gesetzentwurf an Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedo-Abteilungen vorhanden sein: 1) ein und einhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe; 2) volle Besatzung für die zu aktiven Formationen der heimischen

Schlachtflotte gehörigen Schiffe, die Hälfte der Torpedofahrzeuge, die Schulschiffe, die Spezialschiffe; 3) Besatzungsstämme für die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe, sowie die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge; 4) der erforderliche Landbedarf; 5) ein Zuschlag von 5 Prozent. Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken des Personals dieser verschiedenen Kategorien bleiben der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalt vorbehalten.

Bei der Ausarbeitung des Entwurfes sind folgende Erwägungen maßgebend gewesen:

Das bisherige Verfahren, diejenigen ausländischen Stationen, auf denen Deutschland größere Interessen hat, mit kleinen Kreuzern zu besetzen und daneben einige Schiffe mit größerer Gefechtsstärke im Dienst zu behalten, hat sich bewährt. Erforderlich sind zur Wahrnehmung der heutigen Seeinteressen des Reichs im Auslande 3 große Kreuzer (2 in Ostasien, 1 für Mittel- und Südamerika), 10 kleine Kreuzer, (3 in Ostasien, 3 in Mittel- und Südamerika, 2 in Ostafrika, 2 in der Südsee), 4 Kanonenboote, (2 in Ostasien, 2 in Westafrika). und 1 Stationsschiff in Konstantinopel.

Im laufenden Jahre standen für diese Zwecke nur 2 große und 8 kleine Kreuzer, sowie 2 Kanonenboote und 1 Stationsschiff zur Verfügung, und auch dies nur dadurch, daß der heimischen Schlachtflotte die drei besten der vorhandenen Aufklärungsschiffe entzogen wurden. Um den Auslandsdienst in dem nötigen Umfange zu versehen, ist in der Heimat eine Materialreserve notwendig zum Ersatz für reparaturbedürftige Schiffe. Dazu sind 3 große und 4 kleine Kreuzer erforderlich.

Was den Schutz der vaterländischen Küste und die Verhinderung einer Blokade betrifft, so unterschied schon der Flottengründungsplan von 1873 für diesen Zweck eine lokale und eine bewegliche Verteidigung. Die Mittel zu der lokalen Küstenverteidigung sind in ausreichendem Maße in den Küstenpanzerschiffen und Panzerkanonenbooten vorhanden. Dagegen ist heute die Zahl der kriegsbrauchbaren Linienschiffe von 14, welche bereits 1873 für erforderlich gehalten wurden, auf 7 gesunken. Zwei der vorhandenen Linienschiffe bedürfen einer 1½ Jahre beanspruchenden Reparatur, 3 weitere sind im Bau begriffen. Wenn nun vor fast einem Vierteljahrhundert 14 Linienschiffe als das Mindestmaß erachtet wurden, so ist jetzt, wo sämmtliche Nachbarmächte ihre Kriegsflotten wesentlich verstärkt haben und die Seeinteressen des Reichs so erheblich gestiegen sind, eine Vermehrung der verwendungsbereiten Linienschiffe auf 17 wohl keine übertriebene Forderung. Zu der Zahl 17 führt aber auch die weitere Erwägung, daß die eigenene Gefechtsformation, wenn sie auch im Kampf mit einer überlegenen Flotte eine Möglichkeit des Erfolges haben soll, so viele Schiffe haben muß, als in einer Formation einheitlich geleitet und zur vollen Ausnutzung gebracht werden können. Dies sind nach eingehender Erprobung der Fachleute 17 Schiffe, eine Flotte aus zwei

Geschwadern mit je acht Schiffen und ein besonderes Flaggschiff für den kommandierenden Admiral. Liegt in dieser taktischen Notwendigkeit die Unmöglichkeit einer Verminderung der Schiffszahl, so enthält sie doch auch ein Hemmniß gegen eine beliebige Vermehrung; denn eine solche Formation ist ein in sich geschlossenes Ganzes. Zur Führung der 16 Schiffe bedarf der kommandierende Admiral eines Flaggschiffs, das dem Gefecht nicht fernbleiben kann, also ebenfalls ein Linienschiff sein muß. Damit aber jederzeit 17 Schiffe im Mobilmachungsfall verwendungsbereit zur Verfügung stehen, sind 2 Linienschiffe als Reserve notwendig. Der Mehrbedarf an Linienschiffen gegen die früher planmäßige Zahl 14 beziffert sich also auf 5. Eine Schlachtflotte besteht aber nicht nur aus Linienschiffen, sondern sie bedarf auch noch einer größeren Zahl von Kreuzern als Aufklärungs- und Vorpostenschiffe. Während in England auf jedes Panzerschiff der Schlachtflotte 2, in Frankreich 1—2 Kreuzer kommen, begnügt sich unsere Marineverwaltung für die rangierte Schlachtflotte von 17 Linienschiffen und die Küstenpanzerschiffs-Divisionen mit 6 großen und 16 kleinen Kreuzern.

Soll die Festlegung des Sollbestandes der Flotte überhaupt einen Sinn haben, so muß auch, wie schon oben bemerkt, gesetzlich feststehen, bis zu welchem Termin dieses Ziel erreicht werden soll. Es muß eine Sicherheit geschaffen werden, daß diese Flotte auch baldmöglichst gebaut wird; es muß verhütet werden, daß wir aufs Neue Dinge erleben wie die, daß die im Jahre 1873 im Flottengründungsplan geforderten 14 Linienschiffe erst 1894 vollzählig vorhanden waren und daß infolge Mangels an rechtzeitigen Ersatzbauten trotzdem heute nur 7 kriegsbrauchbare Linienschiffe zur Verfügung stehen.

Was die Vermehrung des Personals betrifft, so besteht kein Zweifel, daß die Erhöhung der Zahl von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften ebenso wie deren Ausbildung ohne besondere Schwierigkeiten durchzuführen ist. Bei einer jährlichen Einstellung von 120 Kadetten und einer Erhöhung des Schiffsjungenetats von 600 auf 1000 Köpfe wird die Personalvermehrung in 7 Jahren erreicht werden.

Es bleibt die Finanzfrage zu betrachten. Hier ist vor Allem festzustellen, daß nach Ansicht der verbündeten Regierungen das Flottengesetz ausgeführt werden kann, ohne daß neue Steuern oder eine einmalige große Anleihe erforderlich sind. Es wird vielmehr bestimmt angenommen, daß die Deckung der nötigen Mittel in jedem Jahre auf dem bisherigen budgetmäßigen Wege vollzogen werden kann. In jedem Jahre müssen die nötigen Mittel auf den Etat gebracht und der Beschlußfassung der gesetzgebenden Faktoren unterbreitet werden. Die verfassungsmäßigen Rechte des Reichstages bleiben somit völlig unberührt. Genau in derselben Weise und in demselben Umfang wie der Reichstag binden sich die Regierungen durch das Flottengesetz. Keineswegs handelt es sich dabei um eine

Einrichtung im Sinne des Armee-Septennates, durch welches die Mannschaftsstärke des Heeres für sieben Jahre festgelegt wird, sondern lediglich darum, daß die gesetzgebenden Faktoren darüber Beschluß fassen, wie groß die Marine sein soll, und in welcher Zeit sie beschafft werden kann, damit die danach erforderlichen Mittel alljährlich verfassungsmäßig veranschlagt und auf den Etat gebracht werden können. Daß in einer Periode des notwendigen Retablissements der Marine erhöhte Aufwendungen unvermeidlich sind, ist selbstverständlich; sie stehen dem Wesen nach aber auf gleichem Boden wie andere einmalige Forderungen, z. B. für die Neubewaffnung der Artillerie und den Bau des Nordostseekanals, nur daß sie nicht im Ganzen, sondern in der Verteilung auf eine Reihe von Jahren verlangt werden.

Die Einzelheiten des Gesammtvoranschlages für das Retablissement der Flotte sind nun folgende: Die Kosten für die sämtlichen Neubauten, einschließlich der Artillerie- und Torpedo-Armirung, werden auf 162,2 Milionen angegeben. Dazu kommen die während dieser Zeit notwendig werdenden Ersatzbauten mit 211 Millionen, die so wie so aufgewendet werden müßten, wenn unsere Marine nicht noch unter den jetzigen Stand sinken sollte. Die Restraten der zur Zeit im Bau befindlichen Schiffe belaufen sich auf 63,5 Millionen, 3 Kanonenboote werden auf 4,8 Millionen, 7 Torpedobootsdivisionen auf 41,3 Millionen veranschlagt. Dazu kommen die Mehrkosten der Indiensthaltungen und der Personalvermehrung. Insgesamt sind bisher die fortlaufenden Ausgaben in den letzten sieben Jahren jährlich um etwa 3 Millionen gestiegen, für die kommenden sieben Jahre ist eine durchschnittliche Jahressteigerung um 4 Millionen anzunehmen, also um 1 Million jährlich mehr als bisher. Für die sonstigen einmaligen Ausgaben (Hafenanlagen, Werften, Befestigungen, Kasernen u. s. w.) sind jährlich 25 v. H. mehr veranschlagt, als durchschnittlich in den letzten sieben Jahren aufgewendet worden sind. Dadurch kommt man auf rund 9 Millionen aufs Jahr. Was aber die Ausgaben für Schiffbau betrifft, so ist zu beachten, daß nach Erreichung des Sollbestandes die Forderungen für Schiffbauten erheblich sinken werden, da nach Ablauf von sieben Jahren Neubauten zur Vermehrung der Flotte fortfallen und nur noch Ersatzbauten zur Erhaltung des Sollbestandes erforderlich sind. Diese zeitliche Begrenzung des Mehraufwandes, der nötig ist, um das Retablissement der Flotte durchzuführen, ergibt sich eben aus der gesetzlichen Festlegung des Marineplans.

Die nachstehende Tabelle gewährt einen Ueberblick über die voraussichtliche Höhe der Marine-Etats in den nächsten sieben Jahren:

	1897/98	1898/99	1899/1900	1900/01	1901/02	1902/03	1903/04	1904/05
	bewilligt (Mill. Mark)	gefordert (Mill. Mark)	geschätzt (Millionen Mark)					
Schiffbau einschließlich Artillerie u. Torpedoarmirung	49,1	51,4	55,5	64,6	64,3	62,4	58,5	53,6
Sonstige einmalige Ausgaben	9,0	7,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7	8,7
Fortdauernde Ausgaben	59,4	62,6	67,4	71,4	75,4	79,4	83,4	87,4
Marine-Etat	117,5	121,7	131,6	144,7	148,4	150,5	150,6	149,7

Unter voller Wahrung der Rechte des Reichstages und ohne neue Steuerquellen in Anspruch zu nehmen, verfolgen die verbündeten Regierungen nicht einen uferlosen Flottenplan, sondern einzig und allein das Ziel, in gemessener Frist eine vaterländische Kriegsmarine von so begrenzter Stärke und Leistungsfähigkeit zu schaffen, daß sie zur wirksamen Vertretung der See-Interessen des Reiches genügt.

Die Verteilung der Schiffsbauten ist im Interesse der Finanzen, der Privatindustrie und der Arbeiter derart in Aussicht genommen, daß die einzelnen Jahre möglichst gleichmäßig belastet werden. Um jedoch die Flotte bald auf den gesetzlichen Sollbestand zu bringen, sollen zunächst sämtliche Neubauten fertig gestellt werden. Dies bedingt allerdings, daß der Beginn einiger Ersatzbauten über den gesetzlichen Zeitpunkt hinaus verschoben wrrden muß.

Die Etatsjahre, in welchen die ersten Raten der Neu- und Ersatzbauten eingestellt werden sollen, und die in den einzelnen Etatsjahren für Schiffsbauten, einschließlich Artillerie und Torpedoarmierung, aufzuwendenden Geldmittel ergeben sich aus folgender Uebersicht:

Etatsjahr	Linienschiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer	Gesamtbelastung des Etats Mill. Mark
1898/99	**2 Neubauten** (das 13. u. 14. Schiff) 12 sind vorhanden	**1 Neubau**	**2 Neubauten**	51,4
1899/1900	**2 Neubauten** (das 15. u. 16. Schiff)	**1 Neubau**	**2 Neubauten**	55,5
1900/01	**1 Neubau** (das Flaggschaff)	**1 Ersatzbau** (Kaiser)	**2 Neubauten**	64,6
1901/02	**2 Neubauten** (Material-Reserve)	**1 Ersatzbau** (Deutschland)	**1 Neubau** 1 Ersatzbau (Zieten)	64,3
1902/03	1 Ersatzbau (Bayern)	1 Ersatzbau (König Wilhelm)	**3 Ersatzbauten** (Blitz — Pfeil — Alexandrien)	62,4
1903/04	1 Ersatzbau (Baden)	—	3 Ersatzbauten (Arcona — Greif — Wacht)	58,5
1904/05	2 Ersatzbauten (Württemberg — Sachsen)	—	3 Ersatzbauten (Jagd — Schwalbe — Sperber)	53,6
Summe	11	5	17	410,3

Die Schiffe, welche bis zum Ablauf des Etatsjahres 1904/05 fertiggestellt sein werden, sind in fetter Schrift gedruckt.

Die nach 1904/05 noch ausstehenden Raten der dann im Bau befindlichen Schiffe betragen 72,5 Millionen Mark.

Von der Summe von 482,8 Millionen Mark entfallen auf:

a) Neubauten*) von Linienschiffen, großen Kreuzern und kleinen Kreuzern . . . . 162,2 Mk.
b) Ersatzbauten**) von Linienschiffen, großen Kreuzern und kleinen Kreuzern . . . . 211,0 „
c) 3 Kanonenboote . . . . 4,8 „
d) 7 Torpedobootsdivisionen . . . . 41,3 „
e) Restraten der zur Zeit im Bau befindlichen Schiffe 63,5 „

Als Kosten für die einzelnen Schiffstypen einschließlich Artillerie und Torpedoarmierung sind vorstehender Tabelle zu Grunde gelegt für:

Linienschiffe . . .	20	Millionen Mark.
Große Kreuzer . .	15	„ „
Kleiner Keeuzer . .	4,6	„ „
Kanonenboote . .	1,6	„ „
Torpedobootsdivision	5,9	„ „

Vorstehende Summen entsprechen dem jetzigen Stande der Technik, sowie den heutigen Arbeitslöhnen und Materialpreisen.

*) Die Kosten für das 13. und 14. Linienschiff sind den Ersatzbauten zugerechnet.

Besprechung des Flotten-Gesetz-Entwurfes.

Der formelle Teil des Gesetz-Entwurfes.

Der vorstehende Entwurf zu einem Flottengesetz läßt die Absicht der Regierungen erkennen, dem weiteren Niedergang unserer Seemacht Einhalt zu thun und dieselbe wieder aufzubauen; daß man von dem früher üblichen Wege der Einbringung eines sogenannten Flottengründungsplanes abgewichen ist und den der Gesetzgebung gewählt hat, kann nach den Erfahrungen, welche mit solchen Plänen vorliegen, nicht verwunderlich erscheinen. Flottenpläne haben trotz Genehmigung oder Billigung des Reichstages eine bindende Kraft nicht auszuüben vermocht, weder bezüglich ihrer Durchführung, noch in betreff der Erhaltung eines einmal erreichten Besitzstandes an Schiffen.

Welchen Erfolg hat der Flottengründungsplan von 1873 gehabt, dessen Vorlage im Jahre zuvor von der Volksvertretung ausdrücklich verlangt wurde?

Dieser Plan mit seinen im Laufe der Jahre hiezu bewilligten Erweiterungen sah für die deutsche Marine folgenden Schiffsbestand vor:*)

14 Linienschiffe, 10 Küsten-Panzerschiffe und 43 Kreuzer (einschl. 11 Avisos). Von diesen Zahlen ist nur die der Linienschiffe erreicht worden, aber nicht, wie beabsichtigt, im Jahre 1883, sondern erst zu Anfang der 90ger Jahre — und nur auf kurze Zeit! Die Höchstzahl von Kreuzern wurde Mitte der 80ger Jahre mit 28 Schiffen (ausschließlich 6 Avisos) erreicht. Heute aber besitzt das deutsche Reich nur 7 fertige Linienschiffe und 17 Kreuzer (ausschl. 9 Avisos). Anstatt dieser heutigen 17 Kreuzer forderte schon vor 30 Jahren der Flottengründungsplan von 1867 deren 28 und dieser Plan war ausdrücklich vom Reichstage genehmigt worden.

Seit dem Entstehen des Norddeutschen Bundes, also nach den Erfahrungen eines Menschenalters liegt es klar zu Tage, daß Flottengründungspläne ihren Zweck nicht haben erfüllen können, eine Flotte von geplanter Stärke zu gründen oder auch nur die Zahl der beschafften Schiffe dauernd zu sichern.

Das deutsche Volk muß aber die Gewähr bekommen, daß ein so gewichtiger Machtfaktor, wie es die Seemacht des Reiches für seine politischen und wirtschaftlichen Interessen ist, in seinen Grundsätzen auf eine gesichertere Basis gestellt wird, als es der schwankende Boden jährlich wechselnder Parlamentsstimmungen ist. Die gesetzgebenden Körperschaften müssen sich darüber schlüssig werden, welche fest begrenzten Umrisse des Vaterlandes Wehrkraft zur See bekommen muß, in welchem Zeitraum die beschlossene Stärke zu schaffen ist, und daß dieselbe auf ihrer Höhe erhalten werden soll. Sind diese Punkte gesetzlich festgelegt, dann erst ist die Sicherheit gewährleistet, daß der danach

*) außer 113 Torpedobooten, 4 Kanonenbooten, mehrere Schul- und Sonderdienst-Schiffen.

bemessene Ausführungsplan voll und pünktlich durchgeführt wird und in seinem Bestand erhalten bleibt. Das zu erreichen ist der Zweck des Gesetzentwurfes; darum ist die Einbringung desselben anstatt eines neuen Flottengründungsplanes sehr dankbar zu begrüßen. Konstitutionelle Bedenken liegen in keiner Weise vor. Der Artikel 7 der Verfassung besagt, daß die gemeinschaftlichen Ausgaben des Reiches in besonderen Fällen auch für längere Dauer als 1 Jahr bewilligt werden können. Ein Haushaltsplan wie der des deutschen Reiches ist auch unter anderen Bedingungen gar nicht denkbar, und Vorgänge wie der Bau des Kaiser Wilhelm-Kanals und des Reichstagsgebäudes sowie die Umarmirung der Heeresartillerie, bei denen ebenfalls die Mittel nach vorher vereinbarten Plan bewilligt wurden, zeugen für die praktische Anwendung des erwähnten Artikels.

Das Budgetrecht des Reichstages wird durchaus gewahrt; alljährlich sind die von der Marine-Verwaltung geforderten Gelder auf den Etat zu bringen, und den beiden gesetzgebenden Körperschaften zu unterbreiten.

Da das Gesetz nur die Zahl, nicht aber auch die Grösze der Schiffe genau festsetzen kann, aus denen unsere künftige Marine bestehen soll, von der Grösze der Gefechtseinheiten [Schiffe] aber die Stärke der Flotte sehr wesentlich abhängt, so ist in dem Reichstag bezüglich der wirklichen Gestaltung unserer Macht zur See ein erheblicher Spielraum durch seine jährlichen Entschlieszungen noch vorbehalten.

Der materielle Teil des Gesetz-Entwurfs.

Zur Gewinnung einer breiteren Grundlage für die Forderungen des Gesetz-Entwurfs war es notwendig, daß derselbe sich nicht an die Einteilung der verschiedenen Schiffsarten in so und so viel Klassen anklammerte, sondern sich auf die Bezeichnungen der hauptsächlichen Schiffsgattungen beschränkte, welche für die Zukunft sowohl wie für Gegenwart und Vergangenheit Giltigkeit haben. Glücklich gewählt sind die Benennungen Linienschiffe, Küsten-Panzerschiffe und Kreuzer.

Linienschiffe wurden die Panzerschiffe I.—III. Klasse genannt, Küsten-Panzerschiffe die Panzerschiffe IV. Klasse. Die Kreuzer sind in große und kleine geschieden. Zu den ersteren sind die fertigen Schiffe „König Wilhelm", „Kaiser", „Deutschland" und „Kaiserin Augusta", sowie die im Bau begriffenen Kreuzer „Fürst Bismarck", „Hertha", „Freya", „Viktoria Luise, M. und N. gezählt, während alle übrigen zu den kleinen Fahrzeugen gerechnet wurden, ebenso auch die Avisos, weil diese kleinen Fahrzeuge bei uns in Ermangelung von Kreuzern deren Dienst bei der Schlachtflotte einstweilen noch versehen müssen.

Der Gesetz-Entwurf fordert nun*) eine bis Anfang des Jahres 1905 zu beschaffende Sollstärke der deutschen Flotte von 19 Linien-

*) Außer der unbestimmt gelassenen Zahl von Torpedobooten, Panzer-, Kanonenbooten, Schul- und Spezialschiffen.

schiffen, 8 Küsten-Panzerschiffen und 42 Kreuzern. Aus letzteren sollen 42 für den heimischen Schutz und 20 für den Auslandsdienst bestimmt bleiben.

Die Schiffe sollen wie folgt verwendet werden:

1) Zur Wahrung der Herrschaft über unsere heimischen Meere, d. h. **zum Schutz der vaterländischen Küsten:** 19 Linienschiffe, 8 Küsten-Panzerschiffe, 22 Kreuzer.

2) **Zum Schutz unserer Interessen** draußen auf und über See 20 Kreuzer.

Die Zahl der Linienschiffe wird dadurch begründet, daß 16 derselben gerade das richtige Maß dessen geben, was von einem Flottenführer, der sich auf dem 17. Linienschiff befinden soll, sicher geleitet und ausgenutzt werden kann. Es ist das nicht etwa eine vom grünen Tisch stammende theoretische Idee, sondern ein Ergebnis praktischer Manöver, welche Jahre hindurch in unserer Marine mit einem großen Aufwand von Mühe, Fleiß und Ausdauer zur Lösung der Frage bester taktischer Flottenführung durchgearbeitet worden sind. Deshalb läßt sich gegen diese wertvolle fachmännische Erfahrung gewiß nichts einwenden, es ist auch die Richtigkeit der Behauptung anzuerkennen, daß ein Heruntergehen unter die Zahl 16 [2 Geschwader zu je 8 Schiffen, 4 Divisionen zu je 4 Schiffen] eine verhältnismäßig große Schwächung des ganzen Schlachtkörpers bedeuten würde.

Das 18. und 19 Linienschiff soll als Material-Reserve für die Formation der 17 Schiffe dienen. Diese geringe Zahl von nur 2 Reserveschiffen, welche nicht einmal $^1/_8$ der Kriegsformation bilden, dürfte kaum immer ausreichen, und erscheint in Anbetracht der empfindlichen Kriegsmaschine, welche ein heutiges Panzerschiff darstellt, nicht unbedenklich wenig.

Den Aufklärungs- und Sicherseits-Dienst bei den 17 Linienschiffen und 8 Küsten-Panzerschiffen sollen 22 Kreuzer versehen; also auf 25 Panzerschiffe sollen nicht mehr als 22 Kreuzer für jenen wichtigen Zweck kommen, eine Forderung, welche als im höchsten Grade bescheiden genannt werden muß, wenn man bedenkt, daß in der englischen Flotte für jedes Panzerschiff 2 Kreuzer, in der französischen und italienischen Marine 1—2 Kreuzer als notwendig sich erwiesen haben.

Das Verhältnis der Größe der für den heimischen Dienst bestimmten Schlachtflotte (19 Linienschiffe, 22 Kreuzer), zu der noch die 8 Küsten-Panzerschiffe als Unterstützung zu zählen sind, gegenüber der Größe der geplanten Auslands-Kreuzerflotte (20 Kreuzer) läßt deutlich erkennen, daß der Schwerpunkt unserer künftigen Seemacht auf die Sicherung des heimatlichen Seeschutzes gelegt werden soll. Bevor wir erklären, warum die Zahl von 20 Kreuzern zur Vertretung unserer draußenliegenden Interessen nicht genügen kann, möchten wir nicht versäumen, ganz ausdrücklich zu betonen, daß, wenn sich die Regierung die größte Beschränkung in ihren Forderungen glaubte auferlegen zu müssen, sie weise gehandelt hat, dieselbe

mehr bei der Auslandskreuzerflotte als bei der Schlachtflotte zum Ausdruck zu bringen. Wir haben im ersten Teil dieser Schrift ausgeführt, wie es die nächstliegende Aufgabe eines Seestaates sein muß, seine Flotte so zu gestalten, daß vor allen Dingen die heimischen Meere vom Feinde frei gehalten werden können, weil nur auf diese Weise die Küsten vor Blockaden und Angriffen zu schützen sind, und daß erst, wenn dies erreicht ist, eine Auslands-Kreuzerflotte im Kriege draußen dauernden Nutzen zu bringen im Stande ist.

Die geplante nummerische Stärke der deutschen Schlachtflotte wird im Vergleich mit denen der größeren Marinen allerdings nur einen geringen Umfang haben, dennoch aber wird man annehmen können, daß sie ihren Aufgaben, selbst jenen gegenüber gewachsen sein wird, wenn die einzelnen Schiffe allen Anforderungen ihrer Zeit voll entsprechen und die im Gesetz-Entwurf bezüglich der Personal-Vermehrung und Indiensthaltung der Schiffe gestellten Forderungen unverändert bewilligt werden.

Ein Heruntergehen unter die nummerische Stärke der Schlachtflotte, welche auf das allernotwendigste Mindestmaß beschränkt ist, wäre nicht zu verantworten, weil dadurch die Möglichkeit, unsere Küsten wirksam zu schützen, in Frage gestellt werden würde.

Es darf bei Beurteilung der Forderungen für die Schlachtflotte nicht übersehen werden, daß mit ihrer Vergrößerung gleichzeitig eine Verringerung des lokalen Küstenschutzes eintreten wird, indem eine Ersetzung von 10 bis zum Jahre 1905 absterbenden Panzerkanonenbooten im Gesetz nicht vorgesehen ist. Wie die Kurve, „Küsten-Panzerschiffe und Panzer-Kanonenboote“ in Tafel A anzeigt, stehen wir jetzt mit solchen Fahrzeugen auf 21 [gegen 25, welche der Flotten-Gründungs-Plan forderte!] und bis 1905 werden davon abgängig wegen Erreichung der Altersgrenze 10 Panzer-Kanonenboote, so daß wir dann nur 8 Küsten-Panzerschiffe und 3 Panzer-Kanonenboote noch haben werden. Die letzteren 3 werden kurz nach Durchführung des Gesetzes ebenfalls ohne Ersatz ausgeschieden. Wenn also in der Schlachtflotte 5 Panzerschiffe mehr sein werden, als wir früher schon besaßen, so werden alsbald 13 Panzer-Kanonenboote verschwunden sein. Daß man von einem Ersatz dieser Fahrzeuge abgesehen hat, ist nur zu billigen, denn dieser Entschluß entspricht ganz der allgemein giltigen modernen Anschauung von dem geringen Wert lokaler Küstenverteidigung; immerhin ist die Thatsache, daß wir gegenüber einem Mehr von 5 Linienschiffen ein Weniger von 13 Panzer-Fahrzeuge haben werden, bei der Betrachtung der Gesetzforderungen nicht außer Acht zu lassen.

Die in Aussicht genommene Zahl von 20 Kreuzern für den überseeischen Dienst ist damit begründet, daß 13 ständig draußen auf Station und 7 in der Heimat als Material-Reserve behalten werden sollen. Erstere verteilen sich folgendermaßen: 5 Kreuzer in Ostasien, 4 in Mittel- und Südamerika, und je 2 in Ostafrika bezw. Südsee. In Ostasien sollen außerdem noch 2 Kanonenboote stationiert

sein, desgleichen in Westafrika. Im Ganzen sind das 17 Schiffe (13 Kreuzer und 4 Kanonenboote), von denen aber 6 [4 Kreuzer und 2 Kanonenboote] als Stationäre in den Kolonien für den politischen Dienst nicht in Betracht kommen.

Wir bedauern, daß nicht endlich auch eine feste Schiffs-Station für das Mittelmeer errichtet ist, wo wir doch große Interessen haben und wohin in den letzten Jahren wiederholt deutsche Schiffe zu ihrem Schutz entsendet werden mußten; augenblicklich haben wir sogar in Ermangelung eines Kreuzers ein Panzerschiff, die „Oldenburg", dort, und dadurch unsere Schlachtflotte, die wahrhaftig schon allzusehr zusammengeschrumpft ist, um 1 Schiff schwächen müssen.

In ruhigen Zeitläuften mögen die vorerwähnten 17 Schiffe draußen vielleicht noch ausreichen, gibt es aber irgendwo Unruhen, oder treten, wie es leicht vorkommen kann, in verschiedenen Erdteilen gleichzeitig Wirren oder gar Konflikte ein, so werden die 7 Kreuzer der Material-Reserve zur Verstärkung nicht immer ausreichen und *es kann dann auch in Friedenszeiten wieder ein empfindlicher Kreuzer-Mangel fühlbar werden.* Ein Zurückgreifen auf die für den Dienst bei der Schlachtflotte bestimmten Kreuzer kann nicht geplant sein, da sie ebenso wie die Linienschiffe stets in kurzer Rufweite von der Heimat bleiben müssen, damit man für den Kriegsfall auf ihre volle Stärke mit ganzer Sicherheit rechnen kann.

Früher, als der Aufklärungsdienst bei der Schlachtflotte noch von den eigens und allein dazu bestimmten Avisos versehen wurde, hatte man die Kreuzer alle für den Auslandsdienst verfügbar. An Kreuzern und Kanonenbooten hatten wir früher schon im Auslande zur Vertretung unserer Interessen thätig im Jahre 1878: 19, 1880: 20, 1882: 20, 1886: 24, 1888: 26 Schiffe; das Demonstrations-Geschwader vor Sansibar im Jahre 1885 bestand aus 7, das Blockade-Geschwader in Ostafrika 1889 aus 8 Schiffen. Vergleichen wir an der Hand der unteren Kurve in Tafel B, was Deutschland von 1905 ab an Auslands-Kreuzern haben soll [nämlich 20], mit denen früherer Zeiten, so ergibt sich, daß wir in den Jahren 1877 bis 1889 bereits bis zu 8 Kreuzern mehr zum Schutz unserer überseeischen Interessen besaßen. Zieht man dabei in Betracht, daß damals zeitweise noch nicht 4 Kreuzer ständig als Kolonialstationäre gebraucht wurden, sondern sämtliche Kreuzer für den politischen Dienst im Krieg und Frieden benutzt werden konnten, ferner, daß unsere Seeinteressen seitdem gewaltig zugenommen haben und menschlicher Voraussicht noch weiter anschwellen werden, so vermag man den sorgenden Gedanken nicht zurückzudrängen, daß nach 7 Jahren der Schutz unseres Seehandels, unserer Landsleute und unserer Kolonien draußen durch nur 20 Kreuzer schon im Frieden unmöglich genügen kann, geschweige denn im Falle eines Krieges. Es wäre zu wünschen gewesen, daß sich die verbündeten Regierungen nicht, wie es der Fall gewesen zu

sein scheint, durch Rücksichtnahme auf die bisher noch in manchen Kreisen herrschende Stimmung gegen eine gesunde Entwickelung unserer Seemacht auf einer so unzureichend erscheinenden Forderung von Auslands-Kreuzern beschränkt hätte.

An diesem Punkte des Gesetz-Entwurfs müßte der Reichstag einsetzen, um durch Mehrforderung von Auslands-Kreuzern größere Sicherheit für die Zukunft unserer Interessen auf und über den Ozeanen von den Regierungen zu verlangen.

Es kommt bei Beurteilung der Leistungsfähigkeit einer Seemacht nicht nur auf die Zahl, sondern auch auf die Güte der Schiffe, auf die innere Organisation der Flotte und die Ausbildung ihres Personals an. Um die Kriegstüchtigkeit unserer Schiffe und ihrer Besatzungen zu sichern, sieht der Gesetzentwurf im § 5 Bestimmungen über Indiensthaltung von aktiven und Reserve-Formationen vor. Dieselben sind ausgezeichnet durchdacht und auch praktisch vorzüglich ausführbar, so daß man von ihnen sagen kann, diese Organisation würde mit dem geringstmöglichen Aufwand von Zeit, Kosten und Mühen die Schlagfertigkeit unserer Flotte auf den höchstmöglichen Grad der Vollkommenheit bringen.

Die Stärke der einzelnen Schiffe ließ sich im Gesetz natürlich nicht im Voraus bestimmen, sondern nur durch Festsetzung von Altersgrenzen verhüten, daß die Flotte mit veralteten Waffen kämpfen muß.

Die Altersgrenzen sind auf 25 bezw. 20 und 15 Jahre für Linienschiffe, bezw. große und kleine Kreuzer festgelegt. Sie sind reichlich weit bemessen, wenn man bedenkt, daß in der englischen Flotte das Lebensalter eines Panzerschiffes nur auf 22 Jahre gerechnet wird. Um so notwendiger aber muß es für unsere geplante kleine Flotte sein, daß jedes ihrer Schiffe, sobald es sein gesetzlich bestimmtes Lebensende erreicht, durch ein neues ganz auf der Höhe der Zeit stehendes ersetzt wird, denn es darf nicht vergessen werden, daß, bevor ein Schiff seine materielle Altersgrenze erreicht, es die sogenannte militärische Altersgrenze vorher schon passiert hat.

Wir haben im Vorhergehenden darauf hingewiesen, wie die von 1905 ab geplante Sollstärke unserer Schlachtflotte bezüglich der Zahl ihrer Schiffe das allernotwendigste Mindestmaß darstellt und daß sie daher auch nur im Stande sein kann, ihre Aufgaben zu erfüllen, wenn die einzelnen Gefechtseinheiten [Schiffe] allen Anforderungen ihrer Zeit entsprechen. Dazu ist die erste Bedingung: Keine veralteten Schiffe!

Wir haben ferner ausgesprochen, wie unserer Ueberzeugung nach die nummerische Stärke der beabsichtigten Auslands-Kreuzer-Flotte unzulänglich sein wird. Nicht weniger muß also auch für sie an dem Grundsatz festgehalten werden: Keine veralteten Schiffe!

Zur Untersuchung, ob oder wie weit die beabsichtigte Durchführung des Flottengesetzes an diesem Prinzip festhält und welche Flotte wir 1905 besitzen werden, dient die Durchsicht folgender Listen:

Liste I.

Der Bestand an fertigen Schiffen am 1. Januar 1898.

(Die Zahlen hinter den Namen zeigen das Jahr der Erreichung der Altersgrenze des betreffenden Schiffes.)

7 Linienschiffe	8 Küsten-Panzerschiffe	4 große Kreuzer	22 kleine Kreuzer
Brandenburg 1916	Siegfried 1914	König Wilhelm 1893	Arcona 1900
Weißenburg 1916	Beowulf 1915	Kaiser 1899	Alexandrine 1900
Kurfürst Friedrich Wilhelm 1916	Fritjhiof 1916	Deutschland 1899	Irene 1902
Wörth 1917	Hildebrand 1917	Kaiserin Augusta 1912	Prinzeß Wilhelm 1902
Bayern 1903	Heimdall 1917		Gefion 1908
Baden 1905	Hagen 1918		Schwalbe 1902
Oldenbnrg 1909	Odin 1919		Sperber 1903
	Aegir 1920		Bußard 1905
			Falke 1006
			Seeadler 1907
			Condor 1907
			Cormoran 1907
			Geier 1909
			Zieten 1891
			Blitz 1897
			Pfeil 1897
			Greif 1901
			Wacht 1902
			Jagd 1903
			Meteor 1905
			Comet 1907
			Hela 1910

Liste II.

Im Bau oder Umbau befinden sich am 1. Januar 1898 und werden fertig gestellt sein wie die beigefügten Jahreszahlen angeben.

5 Linienschiffe im Bau	6 große Kreuzer	1 kleiner Kreuzer
Kaiser Friedrich III. fertig Ende 1898	Fürst Bismarck fertig Anf. 1900	„G" fertig Mitte 1898
Kaiser Wilhelm II. fertig Mitte 1899	Freya „ Mitte 1898	
Ersatz König Wilhelm fertig Ende 1900	Hertha „ Anf. 1898	
Im Umbau.	Victoria Luise „ „ 1898	
Sachsen {fertig Mitte 1899, Altersgrenze 1902	„Vineta" „ „ 1898	
Würtembg. {fertig Mitte 1899, Altersgrenze 1903	„N" — — — „ „ 1898	

Die Schiffe aus Liste I und II ergeben folgenden Bestand der deutschen Flotte an fertigen Schiffen um das Jahr 1900: 12 Linienschiffe, 8 Küsten-Panzerschiffe, 10 große Kreuzer, 23 kleine Kreuzer.

Nach dem Flotten-Gesetz sollen wir besitzen bis Anfang 1905: 19 Linienschiffe, 8 Küsten-Panzerschiffe, 12 große Kreuzer, 30 kleine Kreuzer.

Also müssen bis dahin noch neugebaut werden: 7 Linienschiffe, 2 große Kreuzer, 7 kleine Kreuzer.

Die nachstehende der offiziellen Begründung entnommene Uebersicht zeigt, daß diese 16 neu zu bauenden Schiffe bis 1905 beschafft werden sollen; sie lehrt aber auch, daß bis dahin weit weniger Ersatzbauten ausgeführt werden sollen, als nach den aus der Liste I ersichtlichen Altersgrenzen anzunehmen wäre.

Neue und Ersatz-Bauten, die bis Anfang 1905 zu beginnen sind.

(Die Schiffe welche bis Ablauf des Etatsjahres 1904 fertig gestellt sein werden, sind in fetter Schrift gedruckt!)

Etatsjahr	Linienschiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer	Gesamtbelastung des Etats Mill. Mark.
1898/99	**2 Neubauten** (das 13. und 14. Schiff, 12 sind vorhanden)	**1 Neubau**	**2 Neubauten**	51,4
1899/1900	**2 Neubauten** (das 15. und 16. Schiff)	**1 Neubau**	**2 Neubauten**	55,5
1900/1901	**1 Neubau** (das Flaggschiff)	**1 Ersatzbau** (Kaiser)	**2 Neubauten**	64,6
1901/1902	**2 Neubauten** (Material-Reserve)	**1 Ersatzbau** (Deutschland)	**1 Neubau** **1 Ersatzbau** (Zieten)	64,3
1902/03	1 Ersatzbau (Bayern)	1 Ersatzbau (König Wilhelm)	**3 Ersatzbauten** Blitz, Pfeil, Alexandrine)	62,4
1903/04	1 Ersatzbau (Baden)	—	3 Ersatzbauten (Arcona, Greif, Wacht)	58,5
1904/05	2 Ersatzbauten (Württemberg, Sachsen)	—	3 Ersatzbauten (Jagd, Schwalbe, Sperber)	53,5
Summe	11	5	17	410,5

Unter Anrechnung der in der vorstehenden Uebersicht in Aussicht genommenen Bauten erhalten wir:

Liste III.

Schiffsbestand Anfang 1905.

(Die beistehenden Jahreszahlen ergeben die Altersgrenze; fett gedruckt sind die Namen und Jahreszahlen der Schiffe, welche über die Grenze hinaus dienen.)

19 Linienschiffe		8 Küsten-Panzerschiffe		12 große Kreuzer		30 kleine Kreuzer	
Sachsen	**1902**	Siegfried	1914	**König Wilhelm**	**1893**	**Arcona**	**1900**
Bayern	**1903**	Beowulf	1915	Kaiserin Augusta	1912	**Greif**	**1901**
Württemberg	**1903**	Fritjhof	1916	Fürst Bismarck		**Irene**	**1902**
Baden	**1905**	Hildebrand	1917	Freya		**Prz. Wilhelm**	**1902**
Oldenburg	1909	Heimdall	1917	Hertha		**Schwalbe**	**1902**
Brandenburg	1916	Odin	1919	Victoria Luise		**Sperber**	**1903**
Weißenburg	1916	Aegir	1920	M.		**Wacht**	**1902**
Kurf. Friedrich Wilh.	1916			N.		**Jagd**	**1903**
Wörth	1917			Ersatz-Kaiser		**Bußard**	**1905**
Kaiser Friedrich III.	1921			Ersatz Deutschland		**Meteor**	**1905**
Kaiser Wilhelm II.	1922			2 Neubauten		Falke	1906
Ersatz König Wilhelm						Seeadler	1907
7 Neubauten						Condor	1907
						Cormoran	1907
						Comet	1907
						Gefion	1908
						Geier	1909
						Hela	1910
						„G"	
						Ersatz-Zieten	
						„ Blitz	
						„ Pfeil	
						„ Alexandrine	
						7 Neubauten	

Als Ergebnis unserer Betrachtungen erhalten wir folgendes Bild von der geplanten Stärke der deutschen Flotte im Jahre 1905. Dieselbe zählt alsdann:

19 Linienschiffe, darunter 4 (Sachsen, Bayern, Württemberg, Baden), welche ihre gesetzliche Altersgrenze überschritten haben und die in Anbetracht ihrer beschränkten militärischen Leistungsfähigkeit überhaupt niemals eigentliche Linienschiffe waren. Das letztere gilt auch von einem 5. Schiff, der kleinen „Oldenburg", welche, als Kasemattschiff gebaut, einem längst veralteten Typ angehört.

Nicht nur in Bezug auf ihre Schutz- und Trutz-Waffen, sondern auch bezüglich ihrer Seefähigkeit und ihres Verwendungs-Bereiches stechen diese 5 Schiffe ganz außerordentlich von den 14 anderen Linienschiffen ab, deren Fahrt-Geschwindigkeit um 4 bis 6 Knoten größer ist, und die mithin durch jene alten langsamen Schiffe in ihren taktischen Bewegungen und strategischen Maßnahmen ungemein gehemmt sein werden.

8 Küsten-Panzerschiffe.
12 große Kreuzer, von denen das einstige Linienschiff „König Wilhelm“, im 37. Lebensjahr steht, also seine Altersgrenze seit 12 Jahren passierte.
30 kleine Kreuzer, unter welchen 10 ihr natürliches Lebensalter hinter sich haben [Arcona, Greif, Irene, Prinzeß Wilhelm, Schwalbe, Sperber, Wacht, Jagd, Bußard und Meteor]. Die Gefechtsfähigkeit dieser Fahrzeuge ist größtenteils eine ganz minimale, da 8 von ihnen noch ungeschützte Kreuzer kleinster Art [oder gar frühere Avisos] sind, welche einem geschützten Kreuzer mit Aussicht auf Erfolg nicht entgegentreten können. Unter den übrigen 20 Kreuzern befinden sich noch weitere 6 ungeschützte winzige Fahrzeuge [oder frühere Avisos], nämlich Falke, Seeadler, Condor, Cormoran, Komet und Geier. Mithin sind von den 30 kleinen Kreuzern nur 14 moderne Schiffe und 16 (53%) veraltet.

Zusammenfassung: **Von 19 Linienschiffen sind** 5, (26%) also reichlich $^1/_4$, militärisch gänzlich veraltet, **darunter 4 Schiffe, welche über die gesetzliche Altersgrenze dienen.**

Von 42 Kreuzern sind 17, (40%) also über $^1/_3$, militärisch gänzlich veraltet, **darunter 10 Schiffe, welche über die gesetzliche Altersgrenze hinaus dienen** [unter den 30 kleinen Kreuzern sind sogar noch 53% veraltete Schiffe].

Der seit einem Jahrzehnt und länger von fast allen Seestaaten so energisch bethätigte Wille, ihre Flotten zu vermehren, scheint noch nicht abflauen zu wollen, so daß die Schiffsbestände der fremden Marinen um 1905 jedenfalls größer sein werden, als heute; um wie viel, kann man nicht vorher sagen, aber nehmen wir auch nur die nummerische Stärke der Linienschiffe und Kreuzer der größeren Seemächte von heute einschließlich des im Bau befindlichen Materials, und vergleichen damit die Sollstärke der deutschen Flotte von 1905, so erhalten wir folgende Uebersicht.

		Zahl der Linienschiffe über 5000 t.*)	Zahl der Kreuzer über 800 t.*)
Im Jahre 1897	England .	62	107
„ „ „	Frankreich	36	85
„ „ „	Rußland .	18	33
„ „ „	Italien .	12	45
„ „ „	V. St. v. A.	11	47
„ „ „	Japan . .	7	39
„ „ 1905	Deutschland	19	42

Diese Zahlen und der Umstand, daß aller Voraussicht nach die Schiffe der fremden Flotte in den kommenden 7 Jahren nicht

*) Die Angaben sind dem äußerst verdienstvollen neuen Werk „Die Seeinteressen des deutschen Reiches“ (zusammengestellt auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amtes) entnommen; daß sie mit den Daten in Tafel I und III unserer Schrift differieren, hat seinen Grund darin, daß Tafel I Linienschiffe und Küsten-Panzerschiffe enthält und in Tafel III die Avisos nicht wie in obigen Ziffern zu den Kreuzern gezählt worden sind.

unwesentlichen Zuwachs an Schiffen bekommen haben werden, läßt erkennen, daß das in Aussicht genommene Flotten-Gesetz der Seemacht des deutschen Reiches in Bezug auf Anzahl der Schiffe eine recht bescheidene Stellung unter den Nationen zuweist.

Die nummerische Schwäche ließe sich indeß bis zu einem hohen Grade ausgleichen durch besondere Güte der wenigen Schiffe. **Man würde es daher als ein wohlberechtigtes Verlangen anerkennen müssen, wenn die Vertreter des deutschen Volkes für dessen grössere Sicherheit gegen Seegefahr von den Regierungen fordern würden, daß die 19 Linienschiffe und 42 Kreuzer im Jahre 1905 auch ganz auf der Höhe ihrer Zeit stehen sollen, um allen ernsten Anforderungen entsprechen zu können; oder wenigstens, daß die 15 Schiffe, welche bis dahin ihre Altersgrenze erreicht haben werden, durch starke moderne Bauten ersetzt sein müssen.**

Mit einem Vorgehen in dieser Richtung würde unsere Volksvertretung dem guten Beispiele fremder Parlamente folgen, welche an die Beurteilung solcher Regierungs-Vorlagen, die dem Zweck der Stärkung der wirtschaftlichen und nationalen Sicherheit des Vaterlandes dienen sollen, nicht mit der einzigen Frage herantreten: „Was wird darin zu viel gefordert", sondern welche sich ebenso pflichtmäßig die Frage vorlegen: „Wird für den wichtigen Zweck auch vielleicht zu wenig verlangt?"

Die Kosten für Ersatzbauten der 15 materiell veraltenden Schiffe würden unter Zugrundelegung der heutigen Preise betragen:

Für 4 Linienschiffe	. 80	Millionen Mark,
„ 1 großer Kreuzer	15	„ „
„ 16 kleine „	46	„ „
also in Summe	141	Millionen Mark.

Das würde auf 7 Jahre verteilt pro Jahr 20 Millionen Mark ausmachen, eine Mehrbelastung des Marinebudgets, welches nicht zu hoch scheint, unter dem Gedanken, daß dadurch die deutsche Marine im Jahre 1905 endlich auf den Standpunkt gelangt, unter der verhältnismäßig so geringen Zahl ihrer Schiffe wenigstens keins mehr zu besitzen, welches seine gesetzliche Altersgrenze schon überschritten hat.

Wir zweifeln nicht daran, daß unsere Schiffbau- und sonstige in Betracht kommende Industrie die 15 Ersatzbauten in den 7 Jahren noch gut bewältigen könnte. Es würde daher auch für diese Schiffe das Geld bei uns im Lande bleiben.

Das Endergebnis unserer Prüfungen des Flotten-Gesetz-Entwurfes und seiner bis 1905 geplanten Ausführung lautet:

1) Die gesetzliche Festlegung der Stärke der deutschen Flotte verstößt nicht gegen die Verfassung, beeinträchtigt nicht die Rechte des Reichstages und ist nach den Erfahrungen mit Flottengründungs-Plänen als unbedingtes Erfordernis zu betrachten.
2) Die im Entwurfe geplanten Personal-Vermehrungen und Indiensthaltungen sind den Schiffsforderungen entsprechend ge-

halten und geeignet, die Flotte nach äußerster Möglichkeit schlagfertig zu machen.

3) 17 Linienschiffe und 22 Kreuzer mit 8 Küsten-Panzerschiffen bilden das Mindestmaß für unsere heimische Flotte zum Schutz und zur Offenhaltung unserer Küsten. 2 Linienschiffe als Material-Reserve für die 17 sind bedenklich wenig.

4) 20 Kreuzer für den Auslandsdienst können nur in stillen Friedenszeiten ausreichen, nicht aber bei draußen an verschiedenen Punkten auftretenden Unruhen, geschweige denn im Falle eines Krieges.

5) Eine Flotte von so beschränktem Umfange, wie die im Gesetz-Entwurf geplante des deutschen Reiches darf nur vollwertige Schiffe besitzen, keinenfalls solche, die ihre materielle Altersgrenze überschritten haben, darum halten wir es für gefährlich, daß die Marine der zweitgrößten Welthandelsmacht nach Erreichung ihrer nummerischen Sollstärke im Jahre 1905 einen so hohen Prozentsatz von veralteten Fahrzeugen in ihren Beständen noch haben soll.

6) die finanziellen Zumutungen des Gesetz-Entwurfs stehen im Einklang mit seinen materiellen Forderungen.

Eine starke Seemacht bildet für uns einen höchst wichtigen Faktor zur Erhaltung des Friedens, der Neutralität und Bündnisfähigkeit; sie wirkt durch Unterstützung und Schutz unseres Seehandels sogar im Frieden produktiv, im Gegensatz zur Armee! Eine schwache Marine bringt mißgünstige Nationen in die Versuchung zum Kriege gegen uns, der zum wirtschaftlichen und nationalen Ruin des deutschen Volkes führen kann.

Unter diesem Gesichtspunkte betrachtet, erkennt man die Reichs-Ausgaben für unsere Flotte als das, was sie sind, als Prämie für die Versicherung unserer Volkswohlfahrt, und da der Wert unserer Seeinteressen sich nach Milliarden beziffert, so sind die im Gesetz-Entwurf bis 1905 taxierten Marine-Budgets keineswegs die Grenze dessen, was das deutsche Reich für seine Seegefahren-Versicherung ausgeben könnte.

Deshalb hätten wir auch gewünscht, daß der Gesetz-Entwurf eine etwas größere Material-Reserve für die Schlachtflotte, und mehr Kreuzer für den Auslandsdienst vorgesehen hätte.

Wir bedauern lebhaft, daß unsere Flotte nach diesen beiden Richtungen hin durch das Gesetz in zu enge Grenzen gebunden werden sollen.

Ganz besonders aber beklagen wir, daß die bis 1905 beabsichtigte Ausführung des Gesetzes nicht den Ersatzbau aller der Schiffe mit umfaßt, welche bis dahin ihre gesetzliche Lebensgrenzen erreichen werden.

Erklärung der Tafel A.

Allgemeines: Die Kurven zeigen, soweit sie ausgezogen sind, die Schiffsbestände, welche unsere Flotte von 1869 bis 1898 besaß, bezw. besitzt, die strichweise Verlängerung derselben die früher bewilligten noch im Bau befindlichen Schiffe und das mit kleinen Kreisen bezeichnete Ende die Neubauten, welche das Flotten-Gesetz verlangt.

Das in der Kurve „Küsten-Panzerschiffe und Panzer-Kanonenboote" vom Jahre 1898 bis 1905 ausgezogene Ende soll den um 10 Panzer-Kanonenboote in der Periode sich verringenden Bestand jener zum lokalen Küstenschutz bestimmten Fahrzeuge angeben.

1) Kurve „Kreuzer, Avisos und Kanonenboote."

Erreichte Höchstzahl 40 im Jahre 1883, Jetztzahl 29; im Bau 7 Kreuzer, Forderung des Flottengesetzes an Neubauten 9 Kreuzer, Sollbestand von Anfang 1905 ab 46 Kreuzer und Kanonenboote. Vielleicht wird noch 1 Kanonenboot bis dahin mehr gebaut, dann würde der Bestand 47 sein, also dieselbe Anzahl umfassen, wie schon der vom Reichstag gebilligte Flotten-Gründungs-Plan von 1873 verlangte. [Vergl. das Zeichen unter der Jahreszahl 1883.]

2) Kurve „Linienschiffe": Der Flotten-Gründungs-Plan von 1873 [vgl. das Zeichen unter der Jahreslinie 1883] forderte 14 Linienschiffe. Erreichter Höchstbestand betrug kurze Zeit Anfang der 90ger Jahre 14, verfiel bis zur Jetztzahl 7. Im Bau sind 3, im Umbau 2 Linienschiffe, das Flotten-Gesetz will noch 7 Neubauten bis zum Jahre 1905, um die dauernde Sollstärke von 19 Linienschiffen zu erhalten. Mehrforderung gegen den dann 30 Jahre alten Flotten-Gründungs-Plan 5 Linienschiffe!

3) Kurve „Küsten-Panzerschiffe und Panzer-Kanonenboote. Der Flotten-Gründungs-Plan verlangte außer 2 schwimmenden Batterien 10 Küsten-Panzerschiffe, 13 Panzer-Kanonenboote und 2 Monitors, also 25 Fahrzeuge zur lokalen Küsten-Verteidigung. Die Höchstzahl solcher Fahrzeuge stand und steht noch auf 21, nämlich 8 Küsten-Panzerschiffe und 13 Panzer-Kanonenboote. Wenn der Sollbestand des Flottengesetzes im Jahre 1905 erreicht sein wird, müssen inzwischen 10 Panzer-Kanonen boote wegen Erreichung der gesetzlichen Altersgrenze ohne Ersatz ausrangiert sein, also werden 1905 statt der heutigen 21 nur 11 Panzer-Kanonenboote mehr vorhanden sein. Die beiden letzten, dann 21 Jahre alt, werden baldigst folgen, auch ohne Ersatz.

Die Karte beweist, daß das Flotten-Gesetz auf der einen Seite nur eine verhältnismäßig geringe Mehrforderung an Schiffen gegenüber dem früheren Flotten-Gründungs-Plan enthält, andererseits aber eine sehr erhebliche Weniger-Forderung.

Erklärung der Tafel B.

Allgemeines: wie für Tafel A.

1) Die oberste Kurve giebt den Bestand an Kreuzern und Avisos, welche nach dem Flotten-Gründungs-Plan von 1873 und seinen Mehrforderungen die Zahl 43 erreichen sollten [vergl. das Zeichen unter Jahreslinie 1885], und zwar sollten es sein 32 Kreuzer und 11 Avisos. Das Flotten-Gesetz fordert 42 Kreuzer und keinen Aviso, also ein Schiff weniger. Der bisher erlangte Höchststand betrug 34 [28 Kreuzer und 6 Avisos] im Jahre 1883.

2) Die untere Kurve stellt die Anzahl der für den Auslandsdienst bis 1898 verfügbar gewesenen Kreuzer dar. Früher, als noch die Avisos den Aufklärungsdienst bei der Schlachtflotte versehen konnten, gebrauchte man alle Kreuzer für den Auslandsdienst. Nach Erlangung der 42 Kreuzer der nummerischen Sollstärke des Flotten-Gesetzes sollen für den Aufklärungs- und Sicherheitsdienst bei der Schlachtflotte anstatt der Avisos nur Kreuzer verwendet werden, eine unbedingt notwendige Maßregel, da wir hiermit dem Vorgehen der fremden Marinen endlich folgen müssen, welche schon lange die schwachen Avisos durch starke Kreuzer ersetzten. Erforderlich sind für unsere Schlachtflotte als Mindestmaß die 22 Kreuzer, welche das Flotten-Gesetz dafür fordert.

Für den Auslandsdienst bleiben nach Abzug dieser 22 Kreuzer von der Gesamtzahl 42 noch 20 übrig.

Daß 20 Kreuzer nicht genügen können zur wirksamen Vertretung unserer Seeinterressen draußen, geht schon daraus hervor, daß wir früher lange Zeit [von 1878 bis 1888] mehr Kreuzer für den auswärtigen Dienst zur Verfügung hatten. Im Jahre 1883 besaßen wir dafür schon 28 Kreuzer!

Dieser Mangel an Auslandskreuzern bildet einen wunden Punkt im Flotten-Gesetz-Entwurf.

Eine andere, noch bedenklichere Schwäche desselben, liegt darin, daß im Jahre 1905 noch 4 Linienschiffe und 10 Kreuzer [von 19 bezw. 42 Schiffen] über ihre gesetzliche Altersgrenze hinaus in den aktiven Beständen sein sollen, weil das Gesetz bis dahin keinen Ersatz dafür vorsieht — um nicht zu viel zu fordern!

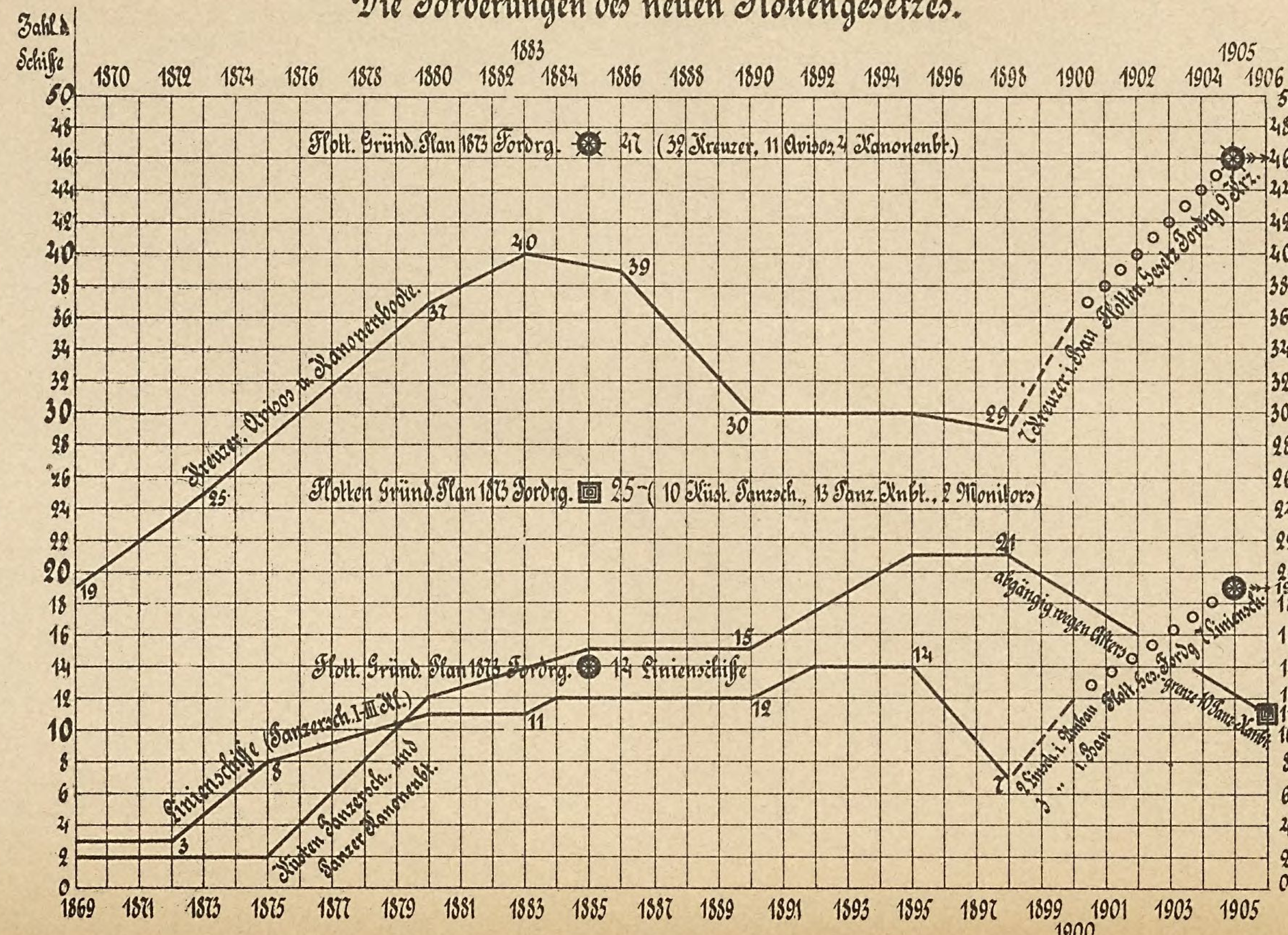
Wir werden also nach 7 Jahren, wenn die vom Flotten-Gesetz geforderte numerische Stärke der reoganisierten deutschen Flotte endlich erreicht sein wird, immer noch $^1/_4$ der Gesamtzahl der Schiffe als total veraltet betrachten müssen.

Die allzu große Bescheidenheit des Gesetz-Entwurfes ist sehr zu bedauern, der Mangel an Auslandskreuzern und die Beschränkung der vollen Kriegstüchtigkeit unserer kleinen Flotte durch die vielen altersschwachen Schiffe wird empfindlich fühlbar werden.

Die Zeit wird dies beweisen!

Tafel A.

Die Schiffsbestände d. deutschen Flotte von 1869-1900 und Die Forderungen des neuen Flottengesetzes.

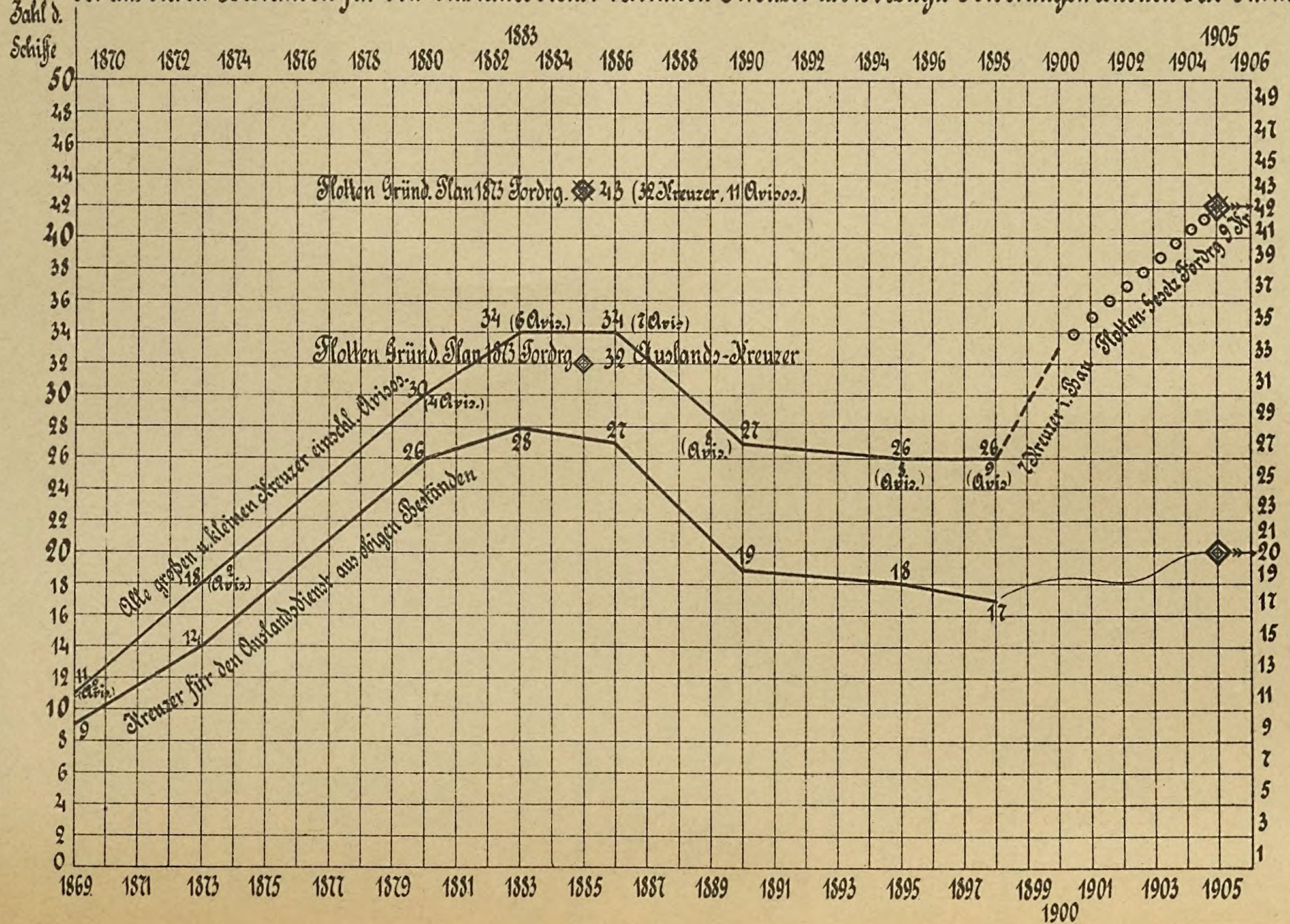


Die Schiffsbestände d. deutschen Flotte an Kreuzern u. Avisos von 1869–1898

Tafel B.

sowie

der aus diesen Beständen für den Auslandsdienst bestimmten Kreuzer u. die bezügl. Forderungen d. neuen Ges.-Entw.



Flug-Schriften

herausgegeben vom All-Deutschen Verband

Preis des einzelnen Heftes 40 Pf., bei gleichzeitigem Bezug v. 50 Stück 30 Pf., bei 100 Stück 20 Pf., bei 1000 Stück 15 Pf. (Die Hefte werden auch gemischt zu diesen Partiepreisen gegeben.)

1) **Die geschichtliche Berechtigung des deutschen Nationalbewußtseins.** Festrede gehalten am 6. September 1896 in Berlin bei dem Alldeutschen Verbandstage von Professor Dr. **Heyck.**
2) **Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe.**
3) **Die Behandlung der nationalen Minderheiten und die Lage des Deutschtums in Böhmen.** Nach einer Rede des Landtags- und Reichsratsabgeordneten **Heinrich Prade,** zweiten Bürgermeisters von Reichenberg i. B., gehalten am 3. Oktober 1896 im österr. Abgeordnetenhause.
4) **Genügt Deutschlands Wehrkraft zur See?** Ein Mahnruf.
5) **Deutsche Weltpolitik.** Von Prof. Dr. **E. Hasse.**
6) **Deutschlands Seegefahren. Der Verfall der deutschen Flotte und ihr geplanter Wiederaufbau.** Von Kapitänleutnant **B. Weyer.** (Doppelheft.)
7) **Die deutsche Flotte.** Von Kontre-Admiral a. D. **R. v. Werner.** Preis 40 Pf.

Zu Deutschlands Ehr. Vaterländische Gedichte von **Richard Deye.** broch. Mk. 1.50., geb. 2.50.

Bilder und Skizzen aus Geschichte und Leben von Professor Dr. **Karl Theodor Heigel,** Direktor des historischen Seminares in München. Preis br. M. 6.—, eleg. gebunden M. 8.—.

Halt! Wer da? Lieder aus dem deutsch-österreichischen Feldlager. Von **Karl Pröll.** Preis Mk. 1.—

Die vier letzten Dinge in Oesterreich. Aus dem neuen Katechismus des deutschen Volkes. Von **Karl Pröll.** Preis 60 Pf.

Deutschland einst und jetzt. Mahnruf an die Nation von Prof. Dr. **J. Sepp.** 4.—6. Tausend. Preis: 40 Pf.

Zur Judenfrage. Zeitgenössische Originalaussprüche, herausgegeben von **Karl Ed. Klopfer.** Mit einer Vorbemerkung von Professor Dr. **Ernst Hallier.** Mk. 1.—.

Ein Neuer Reichstag Deutschlands Rettung. Von **J. Unold.** Mk. 1.—.

Ein Buch von deutscher Art. Von **Heinrich Wastian** Mk. 1.50. An der Hand der Biographie des Grafen Adolf Westarp gibt das Buch einen Einblick in das deutsche Leben wie es ist und wie es sein sollte.

Ungarns Tausendjährung. Eine Festschrift zur Milleniumsfeier von **H. Wastian.** Mk. 2.—.

Den Deutschen Oesterreichs. Hundert Studienblätter deutscher Künstler Herausgegeben von **Franz von Defregger** zu Gunsten des deutschen Studentenheims und des deutschen Vereinshauses in Cilli. Mit Text von Prof. Dr. **Max Haushofer** und einer Einleitung von **Heinrich Wastian.** 5 Helio. gravüren, 88 Typogravüren in Tondruck und 8 Textbilder. 12 Bogen Text. In Prachtband gebunden M. 20.—.

Neben der kernigen Einleitung von **H. Wastian** giebt Professor **Max Haushofer** in Novellenform einen prächtigen Text zu den Abbildungen. — Der Hauptwert des Werkes liegt in den von **Franz von Defregger** gesammelten, **herrlichen, künstlerischen Beiträgen der hervorragendsten deutschen Meister** wie: **W. Firle, Hermann Kaulbach, F. H. Kaulbach, Knaus, Leibl, Lenbach, M. Liebermann, Löfftz, Menzel, Oberlaender, O. Seitz, Franz Stuck, E. Willroider** u. s. w.

Der Kampf um das Deutschtum

betitelt sich ein neues im Auftrag des Alldeutschen Verbandes von der Verlagsbuchhandlung von J. F. Lehmann in München herausgegebenes Werk, das in 20 monatlich erscheinenden Heften, die jedoch auch einzeln käuflich sind, zur Ausgabe gelangt.

Im „Kampfe um das Deutschtum" schildern bewährte Vorkämpfer des alldeutschen Gedankens in übersichtlicher und erschöpfender Weise die Lage des Deutschtums auf der ganzen Erde. Die geschichtliche, volkswirtschaftliche und politische Entwickelung jeden Landes kommt in anziehender Weise zur Darstellung.

Zum ersten Male wird hier in zusammenfassender Weise über alle deutschen Siedelungen auf der ganzen Erde berichtet und Mittel und Wege angegeben, deren diese Glieder unseres Volkes bedürfen zu gedeihlichem Fortbestande und kraftvoller Weiterentwickelung.

1. **Einleitungsheft:** Die Weltstellung des Deutschtums von Fritz Bley. 80 Pfg. Einzelpreis. 60 Pfg. Vorzugspreis.
2. **Deutschnationales Vereinswesen.** Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Nationalgefühls von Dr. G. Schultheiß. Mk. 1.20 Einzelpreis; Mk. 1.— Vorzugspreis.
3. **Die preußischen Ostmarken** von Christian Petzet. Mit einer Sprachenkarte.
4. **Schleswig-Holstein** von Carl Strackerjan. Mit einer Sprachenkarte.
5. **Elsaß-Lothringen** von Reichsgerichtsrat Dr. J. Petersen. Mit einer Sprachenkarte.
6. **Böhmen, Mähren und Schlesien** von Reichsrat Karl Türk. Mit einer Sprachenkarte. Mk. 1.20 Einzelpreis; Mk. 1.— Vorzugspreis.
7. **Tirol.**
8. **Steiermark, Kärnten, Krain, Istrien.**
9. **Deutschtum und Magyarisierung in Ungarn** von Dr. G. Schultheiß. Mit einer Sprachenkarte. Mk. 1.40 Einzelpreis; Mk. 1.20 Vorzugspreis.
10. **Schweiz** von Professor Dr. Hunziker. Mit einer Sprachenkarte.
11. **Niederlande und die alldeutsche Bewegung** von Fritz Bley. Mk. 1.20 Einzelpreis, Mk. 1.— Vorzugspreis.
12. **Rußland** von F. v. Löwenthal.
13. **Nordamerika.**
14. **Mittel-Amerika,** Bolivien und Peru.
15. **Chile** von Dr. Johannes Unold.
16. **Brasilien und die La Plata-Staaten** von Kolonialdirektor a. D. Sellin.
17. **Süd-Afrika — niederdeutsch** von Fritz Bley.
18. **Asien** von Dr. Neubaur.
19. **Australien** von Dr. Neubaur.

Monatlich erscheint ein Heft:

Preis je nach Umfang durchschnittlich 1 **Mk.**

Abnehmer der ganzen Reihe erhalten dieselbe zu einem um 20 Proz. billigeren Vorzugspreise.

Bayerische StaatsBibliothek

Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Weyer, Bruno

Deutschlands Seegefahren der Verfall der deutschen Flotte und ihr geplanter Wiederaufbau ; mit 9 graphischen Tafeln Verbande

München 1898

Germ.g. 133 fv-6
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11864118-5